

**Comité international
des transports ferroviaires**

Editorial

Tout le monde veut le billet !



Plusieurs milliers de billets internationaux sont émis chaque jour en Europe et sont regardés souvent attentivement par des milliers de voyageurs, parfois plus d'une fois durant un voyage ! Les billets internationaux et les voyages en train dans d'autres pays pour lesquels ils sont émis évoquent en règle générale une sensation de bien-être. Il n'est donc pas surprenant que, sous l'angle de la communication, les billets de train soient un excellent moyen de s'affirmer sur le marché et que le CIT soit confronté à des demandes émanant d'entreprises qui ne sont pas transporteurs.

Mais qu'est-ce qu'un billet de train ?

Les billets de train revêtent d'abord une fonction juridique importante. Ils prouvent la conclusion d'un contrat de transport entre le voyageur et l'entreprise ferroviaire. Pour le voyageur, il importe de savoir qui est le transporteur, quelles règles s'appliquent au transport et quels droits il peut faire valoir sur la base du contrat de transport. Mais les billets de train jouent aussi un rôle important dans le cadre de la collaboration entre les entreprises ferroviaires, sur le plan technique (notamment en matière de contrôle et d'oblitération) et sur le plan commercial (notamment pour la répartition des recettes de transport et le traitement des réclamations en cas de retard).

Les exigences par rapport au titre de transport en trafic international découlent des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV).

Sur la base des RU CIV, le CIT a défini dans ses produits (GCC-CIV/PRR, GTV-CIT) les exigences fonctionnelles par rapport aux billets de train. Les standards techniques qui en découlent font l'objet du Guide des titres de transport CIV (GTT-CIV) du CIT et des fiches correspondantes de l'UIC. Ces standards techniques de la branche ont été repris dans l'annexe III au Règlement de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité (STI).

La nécessité d'un degré élevé de standardisation signifie que les différentes cases sur un billet de train sont liées à des fonctionnalités clairement définies dans la relation avec le voyageur et dans le cadre de la collaboration entre les entreprises ferroviaires. Cela ne laisse aucune place à la liberté de création.

Lors de sa réunion du 28 septembre 2012, le Groupe de travail CIV s'est donc prononcé à juste titre clairement pour une application cohérente des standards existants !

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

Table des matières

L'OTIF a un nouveau Secrétaire général	2
Rapport de la CER et du CIT relatif à la mise en œuvre du Règlement sur les droits des voyageurs	2
Le CIT participe à la XXI ^{ème} session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens	3
22 ^{ème} réunion du Groupe de travail CIV	3
Qu'est-ce qui se cache derrière l'abréviation STI TAP ?	4
Succès de la Conférence des services des réclamations voyageurs	4
Le Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS travaille au développement du projet du CIT et de l'OSJD	5
Etat actuel du projet « CIM et lettre de voiture électronique »	6
Renforcement des relations entre les services des réclamations marchandises	7
Droit et pratique	8
Pro domo	8



Comité international
des transports ferroviaires
Internationales
Eisenbahntariffkomitee
International Rail
Transport Committee

Invitation

Discussion ouverte
après l'Assemblée générale du CIT

**« Que retenons-nous de
l'histoire pour l'avenir du
chemin de fer ? »**

le 2012-11-22 / 14'00-16'00

CIT
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
Salle A - 1ère étage

Pour de plus amples renseignements cliquer ici :

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/open_discussion.pdf



Droit des transports et politique des transports

L'OTIF a un nouveau Secrétaire général



M. Davenne, nouveau Secrétaire général de l'OTIF

Lors de la 11^{ème} Assemblée générale (Genève, 19 et 20 septembre 2012), l'OTIF a élu son nouveau Secrétaire général en la personne de Monsieur François Davenne (France). Après avoir occupé notamment le poste d'Adjoint au sous-directeur de la Sécurité et de la Régulation ferroviaires au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Monsieur Davenne est actuellement Rapporteur à la Cour des comptes. Il a représenté la France au Comité administratif de l'OTIF de 2009 à 2011. Le CIT tient à réitérer ici ses plus vives félicitations à Monsieur Davenne pour son élection et lui souhaite plein succès dans sa nouvelle fonction, en se réjouissant de pouvoir développer avec lui la collaboration fructueuse entretenue entre l'OTIF et le CIT.

L'Assemblée générale de l'OTIF a fait le point sur les travaux de la Commission de la facilitation ferroviaire, qui reposeront à l'avenir essentiellement sur trois piliers. Le premier vise à analyser les problèmes existants et leurs possibles solutions, le deuxième a pour but d'élaborer des

protocoles d'accords types afin de faciliter le fret ferroviaire dans les corridors. Dans le cadre du 3^{ème} pilier, la coopération avec d'autres organisations internationales sera développée.

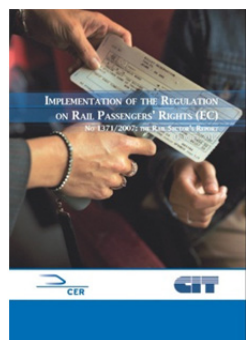
L'Assemblée générale de l'OTIF a également marqué son soutien aux travaux de l'UNECE visant à créer à terme un nouveau droit uniforme pour les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie. A cette fin, une déclaration politique est en cours de préparation à Genève. L'Assemblée générale a chargé la Commission de la facilitation ferroviaire d'élaborer les contributions de l'OTIF à ces travaux. Il convient de rappeler ici que le ferroviaire est le seul mode de transport à ne pas disposer d'un tel droit uniforme et que le CIT et l'OSJD, dans le cadre de leur projet d'interopérabilité juridique CIM/SMGS, ont pratiquement épuisé toutes les possibilités offertes par la voie contractuelle afin de surmonter les obstacles qui résultent de l'existence de deux régimes juridiques différents. Il importe donc maintenant que les Etats prennent rapidement le relais et entament résolument les travaux au niveau législatif, auxquels le CIT est naturellement prêt à apporter sa contribution.

La prochaine Assemblée générale de l'OTIF aura lieu en septembre 2015.

Informations: www.otif.org

Rapport de la CER et du CIT relatif à la mise en œuvre du Règlement sur les droits des voyageurs (CE 1371/2007 ; Règlement PRR)

Le Parlement européen et le Conseil ont chargé la Commission européenne, par le biais de l'art. 36 du Règlement PRR, de préparer un rapport sur la mise en œuvre et les résultats du Règlement PRR. L'enquête de Steer Davies Gleave réalisée ce printemps, à laquelle la CER et le CIT ont participé, en invitant leurs membres à y participer également, constitue la base du rapport de la Commission.



Parallèlement au rapport de la Commission, la CER et le CIT ont rédigé un rapport sur la mise en œuvre du PRR du point de vue du secteur, qui a été publié à Bruxelles le 9 octobre dernier.

Le rapport de la CER et du CIT sur la mise en œuvre du PRR est disponible sur le site Internet du CIT (www.cit-rail.org).¹

Outre une information sur les droits des voyageurs, le rapport de la CER et du CIT relatif à la mise en œuvre du Règlement PRR donne une vue d'ensemble des mesures prises par le secteur dans ce contexte. Il confirme le bon niveau de transposition par le secteur ferroviaire, la qualité élevée des prestations et montre les potentiels d'amélioration (en particulier dans les domaines de l'assistance, de la coordination en cas de grands événements et du soutien aux voyageurs à mobilité réduite). Le rapport renseigne en outre sur les projets innovants du secteur qui

sont dans l'esprit du Règlement PRR et vont au-delà (information des voyageurs, canaux mobiles de distribution des billets, etc.). Depuis la publication du Règlement PRR, une nette amélioration se dessine notamment dans les domaines de l'information (droits des voyageurs, informations sur les voyages, informations dans les gares et pendant le voyage) et de l'accessibilité aux billets dans les différents canaux de distribution.

Un élément s'est révélé précieux pour le secteur ferroviaire, à la différence des autres modes de transport : le secteur ferroviaire a pu profiter avant même la publication du Règlement de standards et d'expériences en matière de traitement des réclamations de clients au niveau international, avec la COTIF, les RU CIV et les produits voyageurs du CIT (en particulier l'AIM), qu'il est possible de développer. L'utilisation des avantages de la tradition et leur adaptation aux développements en matière réglementaire en tenant compte des besoins de la pratique demeurera une préoccupation centrale pour le CIT, afin de soutenir l'activité commerciale de nos membres dans le domaine du transport des voyageurs. C'est un début. Au cours de ces dernières années, le secteur a pris de sa propre initiative un grand nombre de mesures visant à améliorer la satisfaction des voyageurs. Plus les intervenants s'engageront en faveur de mesures garantissant une mise en œuvre simple, pratique et coordonnée du règlement, plus les voyageurs internationaux en profiteront à l'intérieur, à destination et en provenance de l'UE !

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

¹ http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/FINAL_CER_Brochure_PassengersRR_v07.pdf

Le CIT participe à la XXI^{ème} session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens

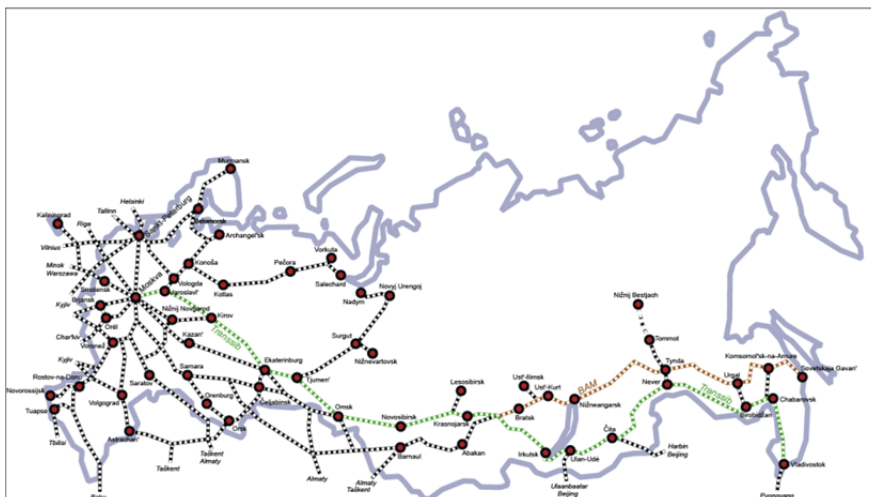
Le Président et le Supplément du Secrétaire général du CIT ont participé à la session plénière annuelle du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), à l'invitation du Secrétaire général de cette organisation, Monsieur Gennady Bessonov, et des Chemins de fer finlandais (VR). La réunion était dirigée par le Président des RZD.

La magistrale transsibérienne (Transsibérien) constitue la ligne ferroviaire la plus longue du monde (9'288 km) ; elle s'étend de Vladivostok dans l'Extrême-Orient à Brest, à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie. Selon l'exposé introductif du Président des VR, Monsieur Mikael Aro, l'infrastructure finlandaise constitue aussi une extension du Transsibérien¹. C'est pourquoi la direction des RZD accorde également une grande importance au projet de voie large jusqu'à Vienne.

Le CIT et le CCTT ont signé en 2011 un Memorandum of Understanding (voir CIT-Info 3/2011, p. 8). Cet accord permet aux deux organisations de coordonner la planification de leurs travaux et de participer ensemble à de grands projets. En particulier, le projet « Train électronique » du CCTT est important au regard des travaux

d'informatisation des documents de transport ; il devrait permettre également de tester l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS sur une infrastructure bien développée. Ces travaux dépendent aussi du développement des spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS et de l'utilisation des différents langages standard (EDIFACT et XML par exemple).

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



¹ La Finlande dispose du même écartement (1524 mm) que le Transsibérien (1520 mm).

La ligne du Transsibérien, marquée en vert sur la carte, est au monde la plus longue infrastructure ferroviaire en continu (9'288 km)

Trafic voyageurs

22^{ème} réunion du Groupe de travail CIV

Les membres du Groupe de travail CIV ont tenu leur réunion à la suite de la Conférence annuelle des services des réclamations voyageurs, plusieurs membres du Groupe de travail CIV ayant apporté leur soutien au SG CIT en leur qualité d'experts lors de cette conférence (orateurs ou animateurs de workshops). Outre les résultats de la conférence (voir le rapport correspondant), les membres ont discuté les récentes décisions des NEB nationaux, qui posent de nouvelles questions juridiques (p.ex. le manque de clarté concernant les compétences des NEB s'agissant de jugements sur le plan civil suite à des actions relatives à des décisions des NEB concernant les droits des voyageurs ; le statut juridique de tarifs en vigueur ou de contrats de coopération par rapport aux décisions des NEB).

Une longue discussion a été consacrée à la question des exigences en relation avec la corrélation entre la mention du nom sur les billets et les obligations juridiques des transporteurs contractuels ou la mention du nom et les rôles convenus dans le cadre de la chaîne de distribution dans les contrats commerciaux (voir l'éditorial).

Comme de coutume, la CER a renseigné les membres du Groupe de travail sur ses activités. A cette occasion, les plus vifs remerciements ont été adressés à Madame Anne-



Laure Le Merre pour son engagement durant ces dernières années et la bienvenue a été souhaitée à son successeur, Monsieur Ilja Lorenzo Volpi. La planification convenue avec la CER pour la préparation du deuxième workshop PRR de la CER et du CIT à Bruxelles a été discutée avec les membres du Groupe de travail CIV et la manifestation envisagée avec les NEB a été reportée d'avril en automne et fixée au 9 octobre 2013, en raison du retard de la Commission européenne dans la publication de son rapport relatif à la mise en œuvre du PRR.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

Qu'est-ce qui se cache derrière l'abréviation STI TAP ?

Objet de la STI TAP

La STI TAP a pour objet de définir des procédures et des interfaces entre tous les types d'acteurs afin de fournir des informations et de délivrer des billets aux voyageurs par l'intermédiaire de technologies largement disponibles. Elle englobe également l'échange d'informations sur les aspects suivants: systèmes fournissant aux voyageurs des informations avant et pendant le voyage, systèmes de réservation et de paiement, gestion des bagages, délivrance de billets aux guichets, aux guichets automatiques, à bord des trains, par téléphone, internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible, gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport.

Base juridique

La Directive 2008/57 CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire constitue le fondement de la STI TAP. Sur cette base, la Commission européenne a développé le Règlement UE 454/2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen, du 5 mai 2011.

Mise en oeuvre de la STI TAP

Des spécifications détaillées sont nécessaires pour la mise en oeuvre de la STI TAP. Ces spécifications définissent le système d'échange de données fondé sur des composants communs et sur l'interconnexion des systèmes d'information et de communication des acteurs concernés. En outre, une description de la gouvernance pour le développement, le

déploiement et l'exploitation de ce système et un schéma directeur pour les phases de développement et de déploiement sont également nécessaires. Ces documents (environ 440 pages, sans les annexes) ont été élaborés dans le cadre d'un projet de mise en oeuvre de la STI TAP créé par la CER et l'UIC ; ils ont été remis à l'ERA en mai de cette année. Les entreprises ferroviaires sont maintenant invitées à soumettre leurs plans d'introduction à la Commission d'ici à la fin avril 2013. Le système d'échange des données doit être développé durant les années 2013 – 2014 et introduit en 2014 – 2016.

En quoi la STI TAP concerne-t-elle le CIT ?

L'analyse des documents montre que le CIT est directement concerné par la STI TAP dans le domaine de la billetterie. La STI TAP et les documents relatifs à sa mise en oeuvre font référence à des produits existants du CIT. La STI TAP est basée sur une approche purement technique. La cohérence nécessaire avec les exigences juridiques des Règles uniformes CIV (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs) et les exigences fonctionnelles définies par le CIT dans les Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR) et le Guide du trafic voyageurs du CIT (GTV-CIT) doit donc être assurée, de manière à ce que la billetterie internationale et le traitement des réclamations puissent fonctionner sans problème également à l'avenir, dans l'intérêt des voyageurs. Les concertations nécessaires entre les organisations concernées (ERA, CER et UIC) sont engagées.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE

Succès de la Conférence des services des réclamations voyageurs

Les représentants des services juridiques, des services de distribution et des services des réclamations des entreprises membres de l'UIC et du CIT ont participé activement à la conférence le 27 septembre 2012 à Berne. La conférence poursuivait deux objectifs : d'une part l'information et la formation continue des participants et d'autre part recueillir les enseignements de la pratique pour le développement des thèmes à l'attention du Groupe de travail CIV.

Commentaires très positifs des participants

Il convient d'abord de souligner que la plupart des participants ont fait des commentaires très positifs au CIT, tant en ce qui concerne le choix des thèmes que l'organisation de la manifestation. Cette dernière offre une plate-forme aux collaboratrices et collaborateurs des services des réclamations pour établir des liens personnels avec les collègues des entreprises partenaires, en un mot : le networking. Même si les sujets de fond étaient au premier plan, il convient de relever que cet effet de la conférence est le plus souvent garant d'une amélioration de la collaboration internationale entre les entreprises ferroviaires.

Dossiers politiques

La CER a renseigné sur les « activités politiques » à Bruxelles. Le dialogue est l'un des moyens les plus importants pour une collaboration fructueuse au niveau politique.



Le workshop PRR organisé avec succès en mai dernier par la CER et le CIT avec les représentants des autorités nationales chargées de l'application du PRR (National Enforcement Bodies, NEB) en vue d'une mise en oeuvre uniforme du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) en constitue un bon exemple. Afin de poursuivre le dialogue et de développer une compréhension commune des problèmes à examiner, le CIT et la CER organiseront un deuxième workshop avec les NEB le 9 octobre 2013 à Bruxelles.

Interprétations divergentes du PRR

Le fait que le Règlement PRR soit mis en oeuvre à l'échelle nationale peut conduire à des interprétations parfois totalement différentes des NEB. Cette situation donne lieu à des procédures judiciaires, qui remontent jusqu'à la Cour de



De gauche à droite : J. Svensson, Président du Groupe de travail CIV; C. Filipescu, Présidente de la Commission CIV; I. Saintilan, SNCF Voyages; O. Hirschfeld, DB AG; B. Bak, DSB; Th. Gyger, CIT.

justice de l'Union européenne. Sur la base de deux affaires pendantes, il a pu être montré de quelle manière les entreprises ferroviaires collectent des informations relatives aux cas survenant dans leur propre pays, comment elles les analysent et les communiquent au Secrétariat général du CIT. De cette manière, de bons arguments peuvent être mis à la disposition des entreprises ferroviaires engagées dans des procédures judiciaires avec leurs NEB ; un soutien actif à l'aide d'exemples de la pratique et de décisions des NEB d'autres pays peut leur être apporté.

Premières expériences avec l'AIV

L'échange d'expériences avec l'application des nouvelles règles de l'AIV en vigueur depuis le début de l'année pour la répartition des indemnités en cas de retard, la collaboration entre les entreprises ferroviaires lors du traitement des réclamations et la diffusion de l'information en cas de grève constituaient les principaux sujets de fond de la conférence. Ils ont été approfondis grâce aux discussions très animées dans les workshops, à la lumière des détails de la pratique journalière des services clientèle. Ces workshops permettent de répondre à des questions de détail, de régler des

malentendus, d'identifier des pratiques différentes, de procéder à des échanges et de reconnaître les *bonnes pratiques*.

Cette année également, les cas de réclamations basées sur le PRR ont augmenté de manière significative, ce qui donne lieu globalement à une indemnisation nettement plus élevée. La plus grande partie des cas ont pu être traités par les services des réclamations dans le délai légal d'un mois, mais dans de nombreux cas, les enquêtes sont retardées, soit parce que l'échange des informations au niveau international ne fonctionne pas, soit parce que des documents importants manquent.

La discussion des cas de la pratique révèle que le CIT doit s'engager afin que la liste des services de transport exemptés en vertu du règlement sur les droits des voyageurs (PRR) soit plus courte dans le futur. Elle devrait également être conçue de telle sorte qu'elle puisse être reprise telle quelle pour l'information des vendeurs et de la clientèle.

Une autre difficulté n'est pas encore réglée dans l'AIV : les NEB ne peuvent sanctionner l'inobservation des délais dans le traitement des réclamations que dans leur propre pays. La question de l'entreprise compétente selon l'AIV pour le traitement de la réclamation ne les intéresse pas. Il peut arriver ainsi qu'une entreprise ferroviaire participant au contrat de transport saisie d'une réclamation d'un voyageur soit sanctionnée pour l'inobservation du délai suite à des irrégularités commises par une entreprise partenaire. Il est alors compréhensible qu'elle souhaite débiter le montant de l'amende à l'entreprise responsable.

Cette question et d'autres suggestions et idées de solutions découlant de la conférence seront examinées au sein du Groupe de travail CIV du CIT.

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

Trafic marchandises

Le Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS travaille au développement du projet du CIT et de l'OSJD

La 24^{ème} réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS a eu lieu début septembre au siège du CIT à Berne, à nouveau sous la forme d'une réunion commune, en raison des liens étroits qui existent entre les différentes questions à traiter. La participation de plus de 35 personnes témoigne une fois de plus le grand intérêt et l'importance particulière du projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

Introduction de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

L'intérêt pour les transports ferroviaires entre la Chine et l'Europe croît constamment. La DB AG développe des trafics importants pour ses gros clients BMW et VW à destination et en provenance de la République populaire de Chine. Même en Suisse, l'attention pour les transports ferroviaires en provenance de la République populaire de Chine monte. Nouvellement, le détaillant suisse Migros a organisé un train-test en collaboration avec le prestataire InterRail depuis Shanghai jusqu'en Suisse. Une telle solution gagne en attractivité, en particulier pour des raisons de gains de temps et de protection de l'environnement.



De gauche à droite :
H. Trolliet, C. Brand, E. Evtimov et T. Payosova, CIT.

Les statistiques de la DB, des UZ et des RZD relatives aux trafics CIM/SMGS effectués sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS montrent une nette tendance à la hausse (en moyenne 20 à 30 % de plus par rapport à 2011). L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans le

cadre du projet Viking entre les ports baltes et de la Mer Noire est maintenant aussi très actuelle. Une autre extension du champ d'application est attendue avec l'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF (également pour les transports multimodaux entre les Etats riverains de la Mer Caspienne).

Transports multimodaux avec la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports sur la Mer Noire est un autre élément important. L'Ukraine et la Turquie ont signé le 25 janvier 2011 un accord bilatéral concernant le transport des marchandises direct par ferry-boat. Les règles concernant le transport des marchandises sur la ligne Iljitshevsk - Samsun et les règles relatives à l'utilisation des wagons ont été signées le 13 septembre 2012. La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS est expressément citée dans ces règles.

L'inscription de la ligne Iljitshevsk – Samsun sur la Liste des lignes maritimes CIM de l'OTIF est encore en attente, la procédure interne en Turquie étant encore en cours. Une proposition correspondante a été introduite auprès de l'OTIF le 31 juillet par le Ministère ukrainien de l'infrastructure. L'entreprise turque (UPM) agira comme transporteur maritime. La Géorgie également conduit actuellement des négociations avec d'autres Etats riverains de la Mer Noire con-

cernant l'inscription des lignes maritimes entre les ports de Poti et Batumi, d'une part, et de Constanța en Roumaine et Varna en Bulgarie, d'autre part.

Révision du SMGS : le thème principal pour l'OSJD

La révision du SMGS constitue selon les experts de l'OSJD un point important pour la poursuite des travaux dans le cadre du projet commun « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD. Les travaux de révision sont pratiquement achevés ; ils nécessitent toutefois l'approbation unanime de la part des Etats membres de l'OSJD. Selon les dernières informations, la révision du SMGS engendre des modifications matérielles et structurelles du droit du transport. En cas d'adoption des modifications, une adaptation du Guide lettre de voiture CIM/SMGS sera nécessaire. L'entrée en vigueur de la nouvelle version du SMGS est envisagée actuellement pour le 1^{er} juillet 2014.

Procédure ultérieure

La prochaine réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS aura lieu fin avril 2013 au siège du Comité de l'OSJD à Varsovie.

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

Etat actuel du projet « CIM et lettre de voiture électronique »

Situation initiale

Lors des travaux de réalisation du projet e-RailFreight, il est apparu de plus en plus que le principe de l'équivalence fonctionnelle contenu à l'article 6 § 9 CIM rend le système e-RailFreight compliqué et onéreux. Passer sans changement des procédures papier aux procédures électroniques ne peut se faire que difficilement dans la pratique. L'idée de l'équivalence fonctionnelle était une mode lors de la dernière révision des RU CIM et reposait sur l'environnement technique de l'époque.

C'est pourquoi le Groupe d'experts « CIM et lettre de voiture électronique » a été contraint de rechercher une solution uniforme consistant en des dispositions matérielles donnant la priorité à la lettre de voiture CIM électronique et aux documents d'accompagnement électroniques, du moins en ce qui concerne les deux fonctions principales de la lettre de voiture :

- preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport,
- preuve de la prise en charge de la marchandise.

Finalisation des propositions relatives aux RU CIM

Lors de sa dernière réunion fin août 2012, le Groupe d'experts a examiné dans le détail le projet du nouvel article 7a avec ses cinq paragraphes et retenu des modifications. Le projet du texte finalisé tient compte des exigences ci-après :

- § 1 : priorité à la lettre de voiture électronique et aux papiers d'accompagnement électroniques par rapport aux documents papier ;
- § 2 : valeur de preuve de la lettre de voiture électronique dans le cadre du contrat de transport ;
- §§ 3 et 4 : authentification de la lettre de voiture électronique ; s'agissant de la signature électronique, les exigences des droits nationaux doivent être prises en consi-



dération en ce qui concerne les autres fonctions de la lettre de voiture CIM. Le texte a toutefois été développé afin de mettre sur un même niveau la signature électronique et les autres moyens d'authentification de la lettre de voiture électronique ;

- § 5 : la lettre de voiture papier ne peut être prévue ou utilisée qu'en cas d'exception et de nécessité (p.ex. dans le cadre de la procédure simplifiée de transit ferroviaire ou en l'absence d'un système électronique approprié).

Par ailleurs, une nouvelle disposition est proposée à l'article 42 § 2 CIM pour le procès-verbal de constatation électronique, selon laquelle le procès-verbal de constatation est établi sous forme d'enregistrement électronique des données.

Mise en œuvre de la priorité à la lettre de voiture électronique dans les produits marchandises du CIT

La priorité accordée aux dispositions relatives à l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM dans la relation externe avec le client constituera une conséquence logique de la priorité accordée à la lettre de voiture électronique. Afin d'identifier et d'examiner les produits marchandises du

CIT qui se rapportent encore aujourd'hui à la lettre de voiture papier, une liste des dispositions nécessitant des adaptations dans les produits marchandises du CIT a été établie.

Ce nouvel ordre de priorité dans les produits du CIT sera réalisé, à l'instar de l'élaboration du nouvel article 7a CIM, dans le cadre du Groupe d'experts « CIM et lettre de voiture électronique ». La priorité sera accordée à la relation externe avec le client (en particulier au GLV-CIM) et à la transition par rapport aux solutions pour la lettre de voiture

papier. Les dispositions relatives aux procédures papier demeureront principalement dans le GTM-CIT.

Dans le cadre de la poursuite des travaux relevant de la priorité 1, le GLV-CIM est remanié en faisant des processus électroniques la règle; une nouvelle annexe 1 contenant les exigences relatives à la lettre de voiture électronique est prévue. La prochaine réunion aura lieu fin février 2013 au siège du CIT à Berne.

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

Renforcement des relations entre les services des réclamations marchandises

La dernière Conférence des services des réclamations marchandises (Berne, 24 mai 2012) a permis aux participants de se familiariser avec les nouveautés intervenues depuis l'an dernier et de renforcer leurs relations réciproques.

L'organisation de cette conférence annuelle au mois de mai et son découpage (exposés sur les thèmes d'actualité, travaux de groupes sur les questions d'intérêt général, networking) répondent pleinement aux attentes selon les questionnaires rendus par les participants au terme de la conférence. La prochaine aura lieu le jeudi 23 mai 2013.

Nouveautés 2012

Les participants ont pris acte avec satisfaction des suites données à la conférence 2011, qui aboutiront pour la plupart à d'intéressants développements du droit international du transport ferroviaire et des produits marchandises du CIT :

- le projet d'un nouvel article des Règles uniformes CIM relatif à la lettre de voiture électronique, avec des dispositions matérielles destinées à remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier,
- les développements de l'accord AIM (procédure de recours lorsque des dommages sont imputables à des tiers, précision de la notion de transporteur non intéressé),
- le développement de la check-list relative aux accords pour le traitement des réclamations,
- l'adoption des nouvelles conditions particulières de responsabilité CIM/SMGS,
- la préparation de nouvelles conditions générales de transport pour le trafic fer – mer.

Nouveaux horizons

L'exposé d'un représentant de l'OTIF a mis en lumière l'importance des relations entre les services des réclamations et les conseillers à la sécurité selon le RID au sein des entreprises lors de dommages de transport impliquant des marchandises dangereuses.

Un représentant de l'IRU a informé sur le traitement des réclamations en trafic routier selon la CMR dans les relations avec le client et entre transporteurs routiers. Cet exposé a permis de procéder à des comparaisons utiles avec le ferroviaire. La collaboration entre l'IRU et le CIT sera du reste développée à l'avenir sur des sujets d'intérêt commun, comme par exemple la lettre de voiture électronique, la multimodalité, les droits des voyageurs.



Application des RU CIM et de l'AIM

Les travaux de groupes ont permis d'analyser des questions d'intérêt général relatives à l'application des RU CIM et de l'AIM et les solutions juridiques correspondantes :

- inscription de plusieurs destinataires sur la lettre de voiture,
- avarie de la marchandise due à un transbordement défectueux par le transporteur en cours de route,
- perte partielle présumée lors de la livraison,
- constatation d'un dommage en cours de route remise en question par le transporteur à destination.

Un autre groupe a approfondi le thème de la constatation des dommages de transport et l'établissement des procès-verbaux de constatation.

Révision de la COTIF

Une réunion de la Commission de révision de l'OTIF est envisagée en automne 2013. Il importe pour le CIT de recenser les besoins de ses membres en prévision de cette échéance, de manière à pouvoir introduire à temps des suggestions de modification de la COTIF et de ses Appendices. Les participants ont eu l'occasion de commenter les besoins d'ores et déjà recensés, qui leur ont été présentés dans le cadre d'un exposé. Ces besoins seront examinés et approfondis par le Groupe de travail CIM lors de sa prochaine réunion en octobre 2012, puis par la Commission CIM en mars 2013.

Henri.Trollet(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.

Frais de réfection de chargement

Une réfection de chargement doit être effectuée sur un envoi à la suite d'un chargement défectueux de l'expéditeur. La mention relative au paiement des frais en lettre de voiture est « Franco de port jusqu'à X ».

- *Le transporteur au départ ou le transporteur sur lequel surviennent les frais de réfection de chargement doit-il établir un bulletin d'affranchissement pour un tel envoi ?*
- *De quelle manière les frais de transbordement doivent-ils être mis en compte ?*

Selon le point 3.1 de l'annexe 11 au GTM-CIT, un bulletin d'affranchissement doit être établi lorsque tous les frais que l'expéditeur prend en charge ne peuvent pas être déterminés par le transporteur au départ. L'établissement du bulletin d'affranchissement incombe au transporteur au départ.

L'exception à cette règle prévue au point 3.2 de la même annexe en cas d'utilisation de certains Incoterms a pour but d'éviter l'établissement systématique d'un bulletin d'affran-

chissement au départ (des frais accessoires couverts par un Incoterm ne sont pas forcément perçus sur tous les envois, mais selon le cas).

Selon l'article 10 § 1 CIM et le point 8.1 des CGT-CIM, les frais devant être payés par le client comprennent le prix de transport, les frais accessoires, les droits de douane et les autres frais. Dans le cas de l'envoi cité en objet, la mention relative au paiement des frais ne couvre pas les frais de réfection de chargement. Ces derniers ne doivent donc pas être inscrits en lettre de voiture et un bulletin d'affranchissement ne doit pas être établi. Les frais de réfection de chargement doivent être facturés directement à l'expéditeur, sur la base de l'article 13 § 2 CIM (voir aussi la fiche de travail 05-03 du GTM-CIT, dernier alinéa sous « Transporteur »).

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

Répartition des dommages de transport

Les marchandises chargées dans des wagons faisant l'objet d'un train complet, remis au transport avec une seule lettre de voiture, sont avariées. Le transporteur est responsable des dommages. La répartition de l'indemnité versée à l'ayant droit doit-elle être effectuée par wagon ou par lettre de voiture ?

La procédure de répartition des indemnités pour dommages de transport versées sur la base de la CIM est décrite au point 3.3.8 de l'AIM. Un état de répartition conforme à

l'annexe 2 de de l'AIM est établi pour chaque envoi, au même titre qu'une lettre de voiture est établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon (cf. article 6 § 6 CIM). En d'autres termes, une lettre de voiture / un état de répartition sera établi pour chaque wagon, sauf si une exception à cette règle a été convenue dans l'accord client (cf. GTM-CIT, fiche de travail 02-02, sous Expéditeur, 2^{ème} tiret).

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

Pro domo

Le Comité du CIT prépare l'Assemblée générale 2012

La deuxième réunion annuelle du Comité a eu lieu le 20 septembre 2012 au siège du CIT à Berne. La préparation de l'Assemblée générale du 22 novembre 2012 à Berne constituait l'une des dominantes de la réunion. Les projets du programme de travail et du budget de l'année à venir ont été adoptés à l'unanimité. Le Comité a en outre retenu les candidatures à soumettre à l'Assemblée générale pour les postes à repourvoir au sein du Comité, pour la présidence de la Commission CIM du CIT et du Groupe de travail CIV. De plus amples informations sur ces questions peuvent être consultées dans le document de travail de l'Assemblée générale, qui a déjà été distribué.

Nouveau fond de garantie et analyse de la STI TAP

Le Comité a pris acte avec satisfaction de l'information relative à l'approbation du fond de garantie (Fiche de travail M du GTT-CIV) par la Commission CIV. Par lettre du

25 septembre 2012, la dernière entreprise (GYSEV) a également retiré son opting-out. Quelques entreprises veulent introduire le nouveau fond de garantie dès l'an prochain.

Sur proposition du SG CIT, le Comité a en outre décidé de déposer le design du nouveau fond de garantie auprès de l'OMPI (Organisation mondiale de la propriété intellectuelle) à Genève, conformément à la Convention de La Haye, afin de protéger les produits du CIT et les droits des membres du CIT et d'octroyer gratuitement un droit d'utilisation du design aux membres du CIT.

Dans le domaine du transport des voyageurs, le Comité a pris acte enfin de l'analyse des conséquences de la STI TAP et de la refonte du premier paquet ferroviaire sur les relations contractuelles entre les différents acteurs dans le cadre du transport et sur les produits voyageurs du CIT.



Le Comité du CIT de gauche à droite : E. Evtimov, Suppléant du Secrétaire général; C. Filipescu, C.F.R. Calatori; C. Brand, Secrétaire général; M. Urbanska, PKP CARGO; K. Kirkova, Vice-présidente; M.-G. Hénuset, SNCB/NMBS; J.-L. Dufournaud, Président; L. Lanucara; TRENITALIA; Représentante de la DB.

Progrès enregistrés dans les projets en cours dans le domaine du transport des marchandises

Le Comité a été renseigné dans le détail sur les principaux travaux du CIT dans le domaine du transport des marchandises, notamment en ce qui concerne les projets « CIM et lettre de voiture électronique », « Multimodalité » et « Révision des RU CIM ». En particulier l'élaboration de propositions concrètes pour l'informatisation des documents de transport et la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM ont reçu un large soutien.

Dans le cadre du projet « Multimodalité », il s'agit de régler l'interface entre le rail et le maritime dans les produits du CIT. Selon le Comité, une importance accrue doit être accordée sur le plan juridique au trafic fer – mer, dès lors que des solutions logistiques directes sont requises au niveau global aujourd'hui. Ces solutions devraient être transposées également dans le droit des transports ferroviaires, afin d'assurer juridiquement la liaison entre les ports et l'infrastructure ferroviaire.

L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS est très réjouissante (plus de 70 % dans le trafic par conteneurs et environ 18 % dans le trafic par wagons isolés).

Utilisation de l'infrastructure et droit du wagon

Le Comité encourage l'intensification des efforts de mise en œuvre des EGTC et en particulier la coordination de la position des transporteurs dans le cadre de la Commission CUI, avant la reprise des négociations avec RNE à la fin de l'année.

Le développement des produits du CIT dans le domaine du droit du wagon a également reçu le plein appui du Comité.

Nouveau Secrétaire général de l'OTIF

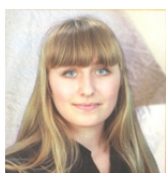
Le Comité s'est réjoui de l'élection du nouveau Secrétaire général de l'OTIF, Monsieur François Davenne, lors de la récente Assemblée générale de l'OTIF.

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

Nouveau membre au CIT

RegioJet, a.s. (RJ) est une entreprise ferroviaire privée en République tchèque et en Slovaquie. Il s'agit d'une filiale de la Student Agency, qui collabore avec Keolis. En République tchèque, RegioJet exploite des trains depuis septembre 2011 entre Prague et Havířov, une paire de trains circulant tous les jours jusqu'à Žilina. Il est prévu de prolonger la liaison jusqu'à Košice.

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



Tetyana Payosova

Madame Tetyana Payosova a repris son activité au sein du CIT le 1^{er} septembre 2012, à 40 % (domaine CIM/SMGS et CIV/SMPS).

Nous lui souhaitons encore un bon départ et beaucoup de succès dans la poursuite de son activité.

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

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
7 novembre	Commission CUI	Berne
22 novembre	Assemblée générale CIT	Berne
27 novembre	Groupe ad hoc d'experts techniques CIM/SMGS	Varsovie
27 novembre	Groupe de coordination « Transposition de la lettre de voiture CIM/SMGS »	Varsovie
28 novembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie
4 décembre	Groupe d'experts « CIV Ticket Manual »	Berne
5/6 décembre	Groupe de travail CIV	Berne
2013		
5/6 février	Groupe de travail CIV	Berne
7 février	Groupe d'experts CIV	Berne
19 février	Groupe d'experts CIV/SMPS	Berne
21 février	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »	Berne
26 mars	Commission CIM	Berne
27 mars	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Responsabilité
8/9 novembre	Working Party on Rail Transport (SC.2)	UNECE	Genève	Erik Evtimov
15 novembre	Forum Fret	UIC	Vienne	Erik Evtimov
26 novembre	Réunion avec le Comité de l'OSJD	OSJD	Varsovie	Cesare Brand/ Erik Evtimov
27/28 novembre	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Berne	Thomas Gyger
3 décembre	TAP TSI Common Support Group	CER	Berne	Thomas Gyger
4 décembre	Groupe d'étude « Utilisation des wagons »	UIC	Paris	Henri Trolliet
6 décembre	E-Conférence : Dématérialisation des documents de transport	IDIT	Rouen	Erik Evtimov
7 décembre	150 ans des Chemins de fer biélorusses	BC	Minsk	Cesare Brand/ Erik Evtimov
11 décembre	Assemblée de la région Europe	UIC	Paris	Cesare Brand
11 décembre	Group of Assistants	CER	Paris	Erik Evtimov
12 décembre	Assemblée générale	UIC	Paris	Cesare Brand
2013				
26 février	CER European Railway Award	CER	Bruxelles	Cesare Brand
26/27 février	Inland Transport Committee	UNECE	Genève	Erik Evtimov

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

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