

**Comité international
des transports ferroviaires**

Editorial

Une année vraiment passionnante !



Ma première année en tant que Secrétaire général du CIT est déjà terminée !

Pour moi, ce fut une année pleine de nouveaux thèmes et de défis passionnants. J'ai beaucoup appris durant cette année et fait la connaissance de nombreux nouveaux collègues intéressants et compétents lors des nombreuses réunions.

Dans le domaine du transport des marchandises, le CIT a poursuivi avec succès ses travaux relatifs à l'introduction de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, permettant ainsi aux premiers transports pilotes en provenance de la Chine de se dérouler avec succès. La promotion du cadre juridique de la COTIF pour le transport multimodal et les travaux de transposition dans les documents du CIT ont constitué également un thème clé. En outre, les préparatifs juridiques pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM ont progressé de manière décisive. Last but not least les produits du CIT ont été développés et adaptés au nouvel environnement (je pense en particulier à l'intégration du Guide lettre de voiture transport combiné dans le Guide lettre de voiture CIM, à la révision totale du Guide lettre wagon CUV et à la création du nouveau Guide du trafic wagons - GTW-CIT).

Dans le domaine du transport des voyageurs, la mise en œuvre du Règlement européen no 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et l'accompagnement des procédures judiciaires correspondantes devant la Cour de justice de l'Union européenne ont continué d'occuper le devant de la scène. Dans ce contexte, l'organisation de concert avec la CER du premier workshop avec les autorités nationales de mise en œuvre du Règlement revêt une importance particulière. Les travaux relatifs à la mise en œuvre de la STI TAP ont constitué un défi particulier. Le CIT, en tant que gardien des exigences fonctionnelles et juridiques des titres de transport, a pu contribuer de manière constructive aux travaux en cours au sein de l'organisation du projet STI TAP, des autorités et des autres parties concernées. Je tiens également à souligner la réussite du projet « Fond de garantie 2012 CIT » des titres de transport.

Au cours de l'année écoulée, un tableau de l'application des EGTC infrastructure a également été dressé et les prochaines étapes ont été retenues.

Ces travaux n'ont pu être exécutés avec succès qu'avec le concours actif et compétent des nombreux experts de nos entreprises membres. A vous tous ainsi qu'aux lectrices et aux lecteurs du CIT-Info, je souhaite un joyeux Noël et une bonne année !

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

Table des matières

Participation active du CIT au 7 ^{ème} Congrès ferroviaire du VDV	2
Adoption de la déclaration politique relative à un droit du transport ferroviaire eurasiatique	2
Un workshop de l'UIC et du CIT sur l'e-Ticketing riche en enseignements	3
Le fond de garantie CIT 2012 est mieux protégé au niveau international	4
La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) rend sa première décision relative aux droits des voyageurs en trafic ferroviaire	4
Interopérabilité juridique CIV/SMPS : prochaines étapes	5
Conférence Global Rail Freight à Tanger	6
Lancement des transports ferroviaires de marchandises en provenance de la Chine vers l'Europe avec la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS	6
Le point sur les travaux du Groupe de travail CIM	7
Nouveau modèle de lettre de voiture CIM / lettre wagon CUV transport combiné	8
Les scellés en trafic international ferroviaire des marchandises	8
16 ^{ème} réunion de la Commission CUI du 7 novembre 2012	9
Droit et pratique	9
Pro domo	10



Droit des transports et politique des transports

Participation active du CIT au 7^{ème} Congrès ferroviaire du VDV

Le 7^{ème} Congrès ferroviaire de l'Académie du VDV a eu lieu les 25 et 26 octobre 2012 à Berlin. Parmi les principaux thèmes abordés, il convient de citer en premier lieu les potentiels de trafic pour le rail en trafic est – ouest et les conditions-cadre à remplir aujourd'hui et à l'avenir pour rendre les entreprises ferroviaires encore plus performantes dans les trafics entre l'Europe occidentale, centrale et orientale, d'une part, et l'Asie, d'autre part.

Les autres thèmes abordés se rapportaient aux questions suivantes : Quelles seront les répercussions des volumes d'échanges accrus sur les courants de transport entre l'Asie et l'Europe à l'avenir ? Quels sont les corridors qui sont aujourd'hui déjà à disposition ou planifiés ? Quelles entreprises offrent aujourd'hui déjà des prestations de transports ferroviaires sur les corridors est – ouest ? Quelle est aujourd'hui la position concurrentielle du rail par rapport aux autres modes de transport et comment ces derniers vont-ils évoluer ? Quels sont les problèmes et les obstacles actuels ? Quelles sont les solutions disponibles ou en cours de préparation ?

Dans le cadre de sa collaboration fructueuse depuis de longues années avec le VDV, le CIT était représenté par le



Suppléant du Secrétaire général, qui s'est exprimé sur la question des conditions-cadre pour les entreprises ferroviaires aujourd'hui et demain. Il a retenu surtout l'importance de conditions claires et transparentes pour la réalisation des transports ferroviaires eurasiatiques, lesquelles ont reçu un nouvel élan déterminant en 2012 grâce à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

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

Adoption de la déclaration politique relative à un droit du transport ferroviaire eurasiatique

L'objectif politico-juridique déclaré à long terme est la création d'un droit du transport ferroviaire uniforme. Dans l'attente de ce nouveau cadre juridique uniforme au niveau des Etats, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) apporte son soutien aux entreprises ferroviaires et aux organisations ferroviaires concernées dans la réalisation de solutions harmonisées sur base contractuelle.

Lors de la dernière réunion du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) le 9 novembre 2012, le projet de la déclaration politique préparé par le Groupe d'experts a été adopté à l'unanimité.

La déclaration prévue de la CEE-ONU doit être signée par les ministres des transports et l'Union européenne lors de la prochaine réunion du Comité des transports intérieurs le 26 février 2013. Elle exprimera la volonté politique des ministres des transports d'harmoniser le droit du transport ferroviaire eurasiatique.

Le point 3 de la déclaration politique fait référence comme suit aux CGT EurAsia :

Ministers invite interested railway enterprises, other stakeholders and international railway organizations to pursue, on the basis of the UNECE Position Paper adopted by its Working Party on Rail Transport (SC.2) (ECE/TRANS/2011/3), work on the development of optional model rules for Euro-Asian rail transport

contracts (GTC EurAsia), in parallel and as a complementary direction from the strategic priorities contained in paragraph 2. This work should be in line with the principles of optionality, of providing uniform contracts, of being in line with the relevant provisions of the COTIF/CIM Convention and the SMGS Agreement and provide for a single (common) consignment note and, to the extent possible, a single liability regime. GTC EurAsia may be used for some types of rail freight transport and some types of cargo shipped by rail.

The UNECE secretariat is invited to provide its good offices to facilitate such endeavours. Progress achieved should be reported annually to the UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2).

Ces travaux ont notamment pour but d'accroître l'attractivité et la compétitivité des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport et de mettre à la disposition des clients des chemins de fer un instrument juridique supplémentaire permettant d'effectuer les transports entre l'Europe et l'Asie dans de meilleures conditions juridiques.

Le SG CIT participe activement à ces travaux et a influencé de manière déterminante les principes relatifs aux CGT EurAsia. Il est en train de planifier avec les membres concernés la poursuite des travaux relatifs aux CGT EurAsia.

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

Trafic voyageurs

Un workshop de l'UIC et du CIT sur l'e-Ticketing riche en enseignements

Près de 75 personnes ont participé les 24 et 25 octobre 2012 au premier workshop sur l'e-Ticketing organisé par l'UIC et le CIT auprès de la Deutsche Bahn à Francfort-sur-le-Main. Durant ces deux jours, elles ont pu se faire une bonne idée de la façon dont d'autres pays et d'autres entreprises de transport s'attaquent à la billetterie électronique dans les transports publics et de l'état des développements dans ce domaine.

Le paysage de l'e-Ticketing est atomisé

L'Europe est complexe et les systèmes de billetterie électronique déjà introduits le sont aussi. Actuellement, il n'existe pas de norme internationale unique de billetterie électronique, parce que cette entreprise axée sur la technologie est introduite pour des raisons économiques, en particulier aux niveaux local et régional dans les réseaux de transport en commun. A ce niveau, les défis techniques sont plus faciles à gérer et moins complexes du point de vue des processus liés à l'exploitation que pour les billets électroniques internationaux, parce qu'une structure tarifaire uniforme existe généralement et que de nombreux processus inhérents au service clientèle, qui sont indispensables pour les billets électroniques internationaux avec plusieurs grandes entreprises dans une zone géographique beaucoup plus large, ne sont pas nécessaires.

Principes pour le développement de l'e-Ticketing

Les participants étaient unanimes pour reconnaître qu'une billetterie électronique internationale performante devra répondre aux principes suivants :

- Les nouvelles technologies doivent répondre aux besoins des voyageurs (« Don't downgrade the train experience ») et fournir des informations tenant compte des particularités du voyage.
- La billetterie électronique doit faciliter l'accès aux transports publics, en particulier en trafic international voyageurs.
- Des « solutions porte-à-porte », apportant un soutien efficace au voyageur depuis son lieu de départ (domicile) jusqu'à sa destination effective (au-delà de la gare d'arrivée), sont nécessaires.
- Tout en étant avantageux, les billets électroniques doivent offrir un haut standard de sécurité et prévenir les fraudes.

Rôle important des entreprises ferroviaires

Les différents systèmes doivent être reliés sur la base de normes informatiques internationales. De nouvelles normes de l'industrie ferroviaire ne sont pas nécessaires. Lors de l'introduction de systèmes de billetterie électronique, la dépendance à l'égard de tiers (par exemple les sociétés de cartes de crédit ou les fournisseurs de systèmes mondiaux de distribution) doit être analysée exactement. Les différentes législations (entre autre CIV, protection des données) doivent être respectées.



Les entreprises ferroviaires sont appelées à jouer un rôle majeur lors de l'intégration des nombreux systèmes de billetterie électronique. D'une part, elles sont souvent partenaires des entreprises régionales de transport (métro, tram, bus) par le biais des réseaux existants de transports en commun, d'autre part, elles travaillent aussi avec d'autres modes de transport internationaux (transports aériens et maritimes). Elles ont donc un rôle particulier en tant que « facilitateur » pour trouver des solutions harmonisées.

Rôle du CIT dans le cadre de l'e-Ticketing

Le rôle du CIT consiste à assurer le développement de la billetterie électronique internationale en conformité avec la COTIF/CIV et le PRR. Cela passe par un positionnement clair des parties concernées et de leurs responsabilités dans le cadre des prestations de transport et en matière de billetterie. Ainsi les exigences juridiques et fonctionnelles du contrat de transport compréhensibles et vérifiables par le voyageur, que les billets papier remplissent aujourd'hui, pourront aussi être satisfaites avec tous les types de nouvelles technologies pour les billets électroniques internationaux.

Prochaines étapes

Du point de vue des exploitants de réseaux, l'efficacité et la réduction des coûts sont des objectifs importants. Une solution qui pourrait être efficace pour les longs voyages est éventuellement inappropriée en trafic régional, parce que l'accent est mis sur un temps de traitement minimal pour le contrôle des billets. L'interconnexion internationale des systèmes de billetterie n'est pas un exercice trivial et nécessite encore des analyses approfondies. Les discussions animées et les réactions des participants sont une preuve que la billetterie électronique est un enjeu important pour l'avenir et nous encourageant à entamer immédiatement les préparatifs d'un nouveau workshop l'an prochain.

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

Le fond de garantie CIT 2012 est mieux protégé au niveau international

Dès le 9 décembre 2012, les billets peuvent être émis avec le nouveau **fond de garantie CIT 2012**. Tous les membres de CIT reconnaissent en principe les titres de transport avec ce nouveau fond de garantie.



Les travaux juridiques en relation avec le nouveau fond de garantie ont révélé que le dispositif de protection de la propriété intellectuelle est faible actuellement, en dépit du copyright du CIT imprimé sur les billets. Les droits du CIT, respectivement de ses membres, devraient pouvoir être défendus devant les tribunaux en cas d'utilisation du design par des tiers.

La position du CIT et de ses membres peut être considérablement renforcée grâce au dépôt international du 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. Le Comité du CIT a donc décidé, dans l'intérêt du CIT et de ses membres, de **déposer le design du nouveau fond de garantie auprès de l'OMPI**. Ce dépôt est intervenu le 30 octobre 2012.

La protection du design par le biais de la Convention de La Haye peut être réalisée dans tous les pays des membres du CIT, sauf en Russie, en Iran, en Irak et au Kosovo. Il est renoncé pour l'instant à un dépôt dans ces derniers pays - si tant est qu'il soit possible - car les sujétions inhérentes aux dépôts nationaux correspondants seraient supérieures aux avantages.

Le design est donc protégé dans le champ d'application de la Convention, comme s'il avait été enregistré directement. Les autorités compétentes des parties contractantes ont la possibilité, dans un délai maximal de 18 mois à partir de la communication par l'OMPI, de refuser d'accorder la protection du design sur leur territoire. En cas de refus partiel ou total de la protection dans une des parties contractantes, le demandeur peut, s'il est toujours intéressé à une protection de la marque dans cet Etat, faire valoir son droit auprès des autorités de cet Etat conformément à la législation nationale. Actuellement, aucune objection à l'encontre du dépôt du design par le CIT n'est connue.

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

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) rend sa première décision relative aux droits des voyageurs en trafic ferroviaire (EC 1371/2007)

Le 22 novembre 2012, la CJUE a pris une première décision au sujet du PRR¹. Dans l'affaire C-136/11 *Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastructure AG*, elle a clarifié deux questions préjudicielles, qui lui ont été posées par l'autorité autrichienne de mise en œuvre du PRR (NEB), la « Schienen-Control Kommission ».

La CJUE devait clarifier la relation juridique entre l'obligation d'information des transporteurs vis-à-vis de leurs voyageurs, d'une part, et la confidentialité devant être garantie sans discrimination par les gestionnaires d'infrastructure par rapport aux données des transporteurs², d'autre part.

Dans sa décision, la CJUE conclut que les gestionnaires d'infrastructure sont tenus, dans le cadre de l'accès à l'infrastructure, de fournir en temps réel aux transporteurs les informations relatives aux trains d'autres opérateurs³, lorsque celles-ci sont nécessaires afin de permettre aux EF

de remplir leur obligation d'information découlant du PRR. Selon le PRR, les informations durant le voyage sur les retards et sur les « principales correspondances »⁴ sont à considérer comme informations minimales, la CJUE ayant maintenant précisé que ces informations concernent également les retards d'autres opérateurs survenus durant le voyage. Les données de l'horaire ne remplissant pas leur but pour le voyageur dans ce contexte, les informations en temps réel doivent être fournies.

La CJUE a également décidé que les informations en temps réel (qui sont données par exemple également sur les quais) ne doivent pas être considérées comme confidentielles. Les informations en temps réel sur les principales possibilités de correspondances ne doivent donc pas être fournies seulement au transporteur dont la prestation est concernée, mais à tous les transporteurs qui offrent de telles possibilités de correspondances.

¹ Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

² Directive 2001/14 CE concernant « la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité » (Directive 2001/14 CE).

³ La CJUE a décidé que les informations en temps réel sur les « principales correspondances » dans le sens du PRR ne sont pas à considérer comme prestations accessoires (Directive 2001/14 CE, Annexe II, point 4b) « la fourniture d'informations complémentaires », mais comme « toute autre information [nécessaire] à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées », comme prestations dans le cadre de l'ensemble des prestations minimales selon la Directive 2001/14 CE, Annexe II, point 1e).

⁴ PRR, Annexe II, Partie II, 3ème et 4ème lignes.

Audience publique devant la CJUE dans le cadre de la deuxième affaire PRR

L'audience devant la CJUE dans le cadre de l'affaire C-509/11 ÖBB-Personenverkehr contre le NEB autrichien quant à la question de savoir si les conditions de transport concernant l'indemnisation relative au prix du billet selon l'article 17 PRR peuvent prévoir des exonérations de la responsabilité selon l'art. 32 CIV (ou de l'annexe 1 au PRR) a eu lieu également le 22 novembre 2012 à Luxembourg. Les Conditions générales pour le transport ferroviaire des voyageurs du CIT (art. 9 GCC-CIV/PRR) et les conditions

de transport pour le transport international des voyageurs de la plupart des transporteurs européens prévoient une telle règle. L'Italie, l'Allemagne et la Commission européenne ont participé à l'audience. Ces deux dernières avaient déjà approuvé, dans leurs prises de position écrites en janvier 2012, l'admissibilité de telles exonérations de la responsabilité. La portée des mesures d'aide et d'assistance en cas de retard ne fait pas l'objet du litige. L'arrêt est attendu au printemps 2013.

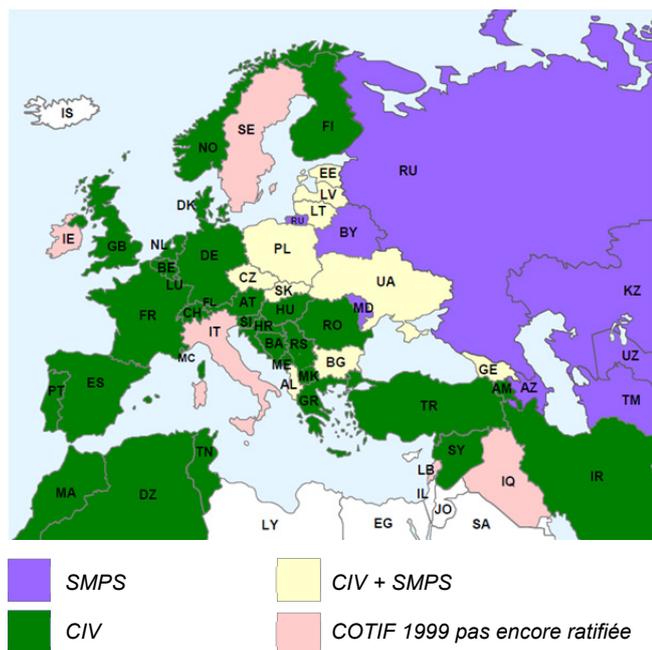
Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

Interopérabilité juridique CIV/SMPS : prochaines étapes

A la suite de l'Assemblée générale 2010 du CIT, le SG CIT a lancé à la mi-2011 le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » pour le trafic international voyageurs, de concert avec l'OSJD et l'OTIF et avec le soutien de la SNCF, de la DB AG, des LG et des RZD. La nouvelle entreprise russe pour le transport international des voyageurs Federal Passenger Company (FPC), qui a adhéré au CIT le 1^{er} mai 2012, a participé également dès le début très activement aux travaux.

Situation initiale

Lors de sa deuxième réunion, le Groupe d'experts CIV/SMPS a retenu en vue des travaux futurs qu'en sus des compétences et des règles de l'OSJD et de l'OTIF, il y a lieu de prendre en considération également les compétences et les règles de l'UE dans le cadre des travaux fondamentaux dans le domaine de « l'interopérabilité juridique CIV/SMPS ». Le Groupe d'experts CIV/SMPS a insisté en outre pour que la DG MOVE soit invitée régulièrement à ses réunions, également en raison du fait que l'Union européenne est membre de la COTIF et de l'OTIF depuis le 1^{er} juillet 2011. La troisième réunion a eu lieu les 20 et 21 février 2012 au siège du Comité de l'OSJD à Varsovie.



Travaux envisagés

Dans le cadre de l'orientation du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS », il convient d'abord d'examiner et d'évaluer la marge de manœuvre des entreprises ferroviaires au niveau contractuel dans le cadre législatif du SMPS et des RU CIV ainsi que du Règlement européen 1371/2007. A la suite des discussions qui ont eu lieu jusqu'à ce jour au sein du Groupe d'experts CIV/SMPS, le besoin de disposer également d'une comparaison détaillée des régimes juridiques applicables au trafic international voyageurs – SMPS, COTIF/CIV et CIV/PRR – est apparu de plus en plus clairement, eu égard aux transports internationaux ferroviaires de voyageurs qui sont effectués.

A cet effet, les travaux concrets ci-après sont planifiés :

- Etablissement d'un guide des régimes de responsabilité SMPS – COTIF/CIV – Règlement PRR, sous forme d'un tableau, contenant également des commentaires des experts. Une première discussion approfondie a eu lieu lors de la troisième réunion du Groupe d'experts en février. Le SG CIT préparera une version remaniée du tableau de comparaison et la soumettra au Groupe d'experts en prévision de la prochaine réunion.
- Dans ce contexte, une attention particulière sera accordée à la relation Moscou – Nice et à la relation Moscou – Minsk – Varsovie – Berlin – Paris introduite en décembre 2011. En outre, une liste des relations de trafics existantes (p.ex. nouvellement aussi Kiev – Varsovie – Berlin ou Vilnius – Minsk – Moscou), visualisant aussi les régimes juridiques en vigueur, sera établie.
- Les enseignements retirés seront intégrés sous forme de synthèses dans une deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » – charte relative aux droits des voyageurs, feuille d'information pour les voyageurs en trafic international, poster du trafic international voyageurs, etc.
- En parallèle, une étude approfondie des accords bilatéraux existants, en particulier pour les deux relations de trafic directes de l'entreprise FPC, et des solutions multilatérales du CIT (CG « Coopération » et AIV) sera effectuée.

La prochaine réunion du Groupe d'experts CIV/SMPS aura lieu à la fin de janvier 2013 au siège du CIT à Berne.

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

Trafic marchandises

Conférence Global Rail Freight à Tanger

Près de 250 participants venant de 30 pays ont participé les 18 et 19 octobre 2012 à la troisième Conférence mondiale fret de l'UIC, organisée à la perfection par l'UIC, en coopération avec les Chemins de fer marocains (ONCF). Le CIT était représenté à la conférence par son Président, Jean-Luc Dufournaud, et le Secrétaire général, Cesare Brand. L'UIC a rendu compte en détail de cet événement réussi dans ses e-news No 314.

En marge de la conférence, le CIT a eu l'occasion de s'entretenir sur l'application de la COTIF avec le Directeur général de l'ONCF, Monsieur Mohamed Rabie Khlie. Cette question est particulièrement d'actualité eu égard à la ratification de la COTIF 1999 par le Maroc en 2011. Le CIT a pu présenter en outre ses prestations à l'ONCF et discuter de la collaboration future. Il a été convenu en particulier

d'examiner plus en détail les possibilités d'application de la lettre de voiture « multimodale » CIM en trafic fer-mer entre le Maroc et l'Europe.

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



Le nouveau port Tanger 2

Lancement des transports ferroviaires de marchandises en provenance de la Chine vers l'Europe avec la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Avec la création de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans le cadre du projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », une étape importante a été franchie afin de faciliter le transport international ferroviaire des marchandises dans le champ d'application des deux régimes juridiques COTIF/CIM et SMGS.

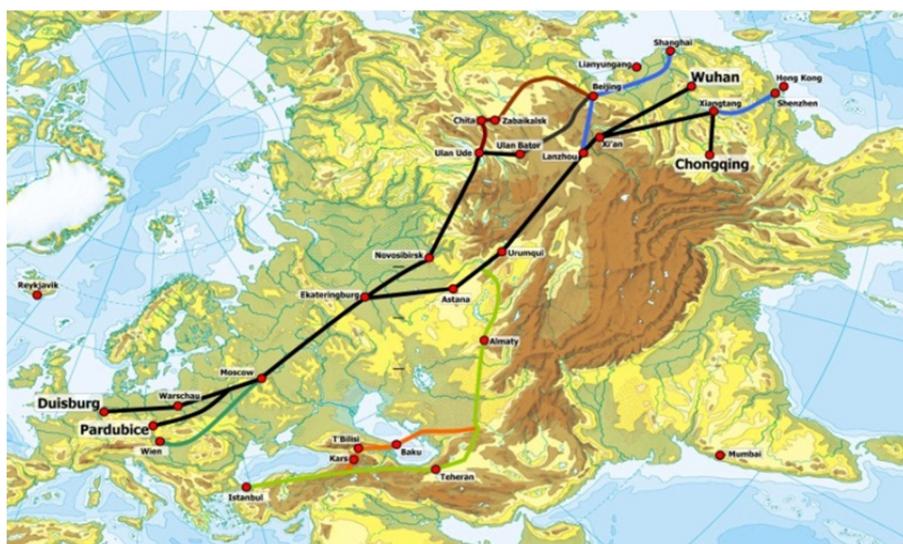
Le transport ferroviaire des marchandises entre l'Europe, la Russie et l'Asie recèle un important potentiel de trafic, dont seul 1 % a été toutefois réalisé jusqu'à ce jour. Afin de renforcer encore l'attractivité du trafic ferroviaire est – ouest, les entreprises ferroviaires ont débuté fin octobre 2012 des tests de transport entre la Chine et l'Europe avec l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Chongqing – Duisbourg en 19 jours

Selon les informations de DB Schenker Rail AG (DBSR DE), des Chemins de fer russes (RZD) et du Ministère des chemins de fer de la République populaire de Chine, les premiers transports ferroviaires de marchandises en provenance de la République populaire de Chine vers l'Europe ont débuté le 30 octobre 2012. Expédié de Chongqing au sud-est de Pékin, un premier envoi a été acheminé par le point-frontière Alashankou-Dostyk, puis en transit par le territoire du Kazakhstan, de la Russie, du Bélarus et de la Pologne, à destination de Duisbourg en Allemagne. Ce premier train de conteneurs du 30 octobre 2012 a été suivi le 2 novembre 2012 par un autre train de conteneurs, organisé par DB Schenker China, également à destination du Service clientèle de la DB à Duisbourg.

Le premier train, composé de 50 conteneurs de 40', comprenait des produits électroniques (ordinateurs portables et moniteurs). Le deuxième train de 42 conteneurs de 40' contenait des ordinateurs portables, des vêtements, des chaussures et des caquettes.

Les transports ferroviaires en provenance de la République populaire de Chine gagnent en importance également en Suisse. En septembre 2012, le détaillant suisse Migros a organisé un test de transport par conteneur en collaboration avec le prestataire de services ferroviaires InterRail au départ de Shanghai vers la Suisse.

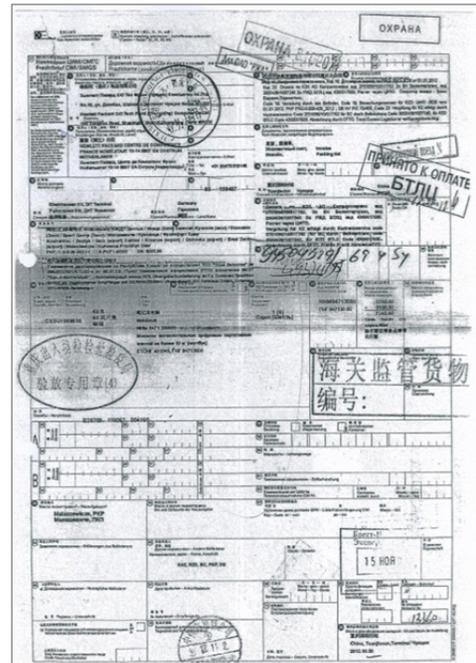


Les gains de temps et les avantages écologiques rendent ces transports toujours plus attrayants. Entre-temps, InterRail a confirmé que leur société et la GETO (Association de transitaires et d'opérateurs européens et transsibériens) soutiennent l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, laquelle est maintenant aussi intégrée dans le portail informatique « Train électronique ». InterRail envisage également d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS dans ses projets en cours entre la Chine et l'Europe.

InterRail a organisé un autre train au départ de Wuhan dans l'est du centre du pays à destination de Pardubice en République tchèque. Ce train pilote a été chargé le 24 octobre de 50 conteneurs de 40' contenant des pièces d'ordinateur par la CRIMT (China Railway Transport Intermodal). Le transbordement à Alashankou-Dostyk à la frontière sino-kazakhe a été exécuté en à peine 10 heures. Les formalités de dédouanement ont été réalisées en 90 minutes, ce qui représente une performance très respectable.

Le CIT félicite tous les participants à ces premiers transports et les assure de son soutien omniprésent dans les domaines de l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et de la standardisation juridique.

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



La première lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour le transport pilote de Chine en Europe.

Le point sur les travaux du Groupe de travail CIM

Lors de sa dernière réunion qui s'est tenue à Berne les 17 et 18 octobre derniers, le Groupe de travail a fait le point sur les importantes questions suivantes :

Multimodalité

Le projet de Conditions générales (CG) « Trafic Fer-Mer » doit être complété par des spécificités du transport maritime et les représentants des compagnies en question remettront leurs propositions à cet effet. Ces nouvelles CG ont pour objectif de régler en particulier les modèles dans lesquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. Le modèle dans le cadre duquel la compagnie maritime agit comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire fera l'objet d'un examen ultérieur.

Ces nouvelles CG « Trafic Fer-Mer » ne sauraient être complètes sans annexe reprenant la Liste des lignes maritimes ou de navigation intérieure CIM ainsi que des dispositions relatives aux transports de marchandises dangereuses.

Lettre de voiture électronique

Le Groupe de travail a également adopté le projet du nouvel article 7a dans la CIM. Destiné à remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle par des dispositions matérielles correspondantes, ce nouvel article supplante le paragraphe 9 de l'article 6 CIM. Les conséquences sur un certain nombre de produits du CIT sont inévitables et un calendrier de mise en œuvre a été retenu. En ce qui concerne la mise en œuvre de la priorité à la lettre de voiture électronique dans les produits marchandises du CIT, l'UIC et RAILDATA seront invités à participer aux travaux relatifs aux guides.

Modèle d'exécution des transports

S'agissant des nouveaux modèles d'exécution des transports, la thèse provisoire retenue lors de la dernière réunion du GT CIM est revue et corrigée. Les membres du GT ont



jusqu'à fin janvier 2013 pour se prononcer quant aux demandes formulées lors de la dernière réunion. Il s'agit notamment du traitement de la lettre de voiture, la rémunération des prestations, la prise en charge des dommages de transport ainsi que l'attribution d'un code-entreprise – le tout dans l'hypothèse où le transporteur contractuel ne serait pas une entreprise ferroviaire.

Création d'une clause de compliance

Le Groupe de travail CIM a estimé opportun de prévenir la corruption par une clause de compliance dans les CG coopération. Cette clause, par laquelle les parties s'obligent à ne commettre aucun acte de corruption ou autre délit en relation avec les lois anti-corruption en vigueur pourrait entrer en vigueur dès le 1er juillet 2013. Le Groupe de Travail CIM invite aussi les membres du GT CIV à examiner l'opportunité d'une telle clause dans les CG coopération pour le trafic voyageurs.

Acheminement des wagons vides dans le cadre du CUU

Le GT CIM a adopté les projets du GLW-CUV et du nouveau GTW-CIT. Pour ce qui est du GLW-CUV, les propositions de modifications ont été soumises au vote par correspondance à l'approbation de la Commission CIM, de ma-

nière à ce qu'elles puissent entrer en vigueur le 1er janvier 2013. Quant au projet du GTW-CIT, il sera soumis à l'approbation de la Commission CIM lors de sa prochaine réunion. Le but étant qu'il puisse entrer en vigueur le 1er mai 2013.

Questionnaire 2012 relatif aux produits marchandises du CIT

Pour finir, le GT CIM a dépouillé les réponses du questionnaire relatif aux produits marchandises du CIT. Lancé dans le but d'inciter les membres à se prononcer sur l'utilisation

qu'ils font des produits marchandises du CIT, les réponses ont permis de mettre certaines propositions de modifications des produits en évidence. Leur examen sera poursuivi et les modifications adéquates seront apportées aux produits s'il y a lieu. La périodicité de cette enquête sera portée à trois années au lieu de deux actuellement. Le prochain questionnaire ne sera donc lancé qu'en 2015.

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

Nouveau modèle de lettre de voiture CIM / lettre wagon CUV transport combiné

Le Groupe de Travail CIM décide de reprendre le nouveau modèle de la lettre de voiture CIM Transport combiné / Lettre wagon CUV Transport combiné en annexe dans le GLV-CIM et de supprimer le GLV-TC.

Ce changement entre en vigueur au 1^{er} janvier 2013. Une période transitoire est prévue pour permettre d'épuiser les stocks de lettres de voiture/ lettres wagons selon le modèle actuel jusqu'au 31 décembre 2013.

Les scellés en trafic international ferroviaire des marchandises

A l'époque de la libéralisation des transports ferroviaires de marchandises en Europe, des efforts constants avaient été déployés pour aboutir à la suppression des formalités aux frontières et accélérer ainsi les transports internationaux ferroviaires de marchandises. L'apposition de scellés sur les wagons couverts et les unités de transport intermodal fermées, tant à des fins douanières qu'en matière de preuve dans le domaine du droit du transport, faisait partie des moyens de réaliser cet objectif. Afin de remédier aux difficultés qui résultaient de l'utilisation de plombs très hétéro-

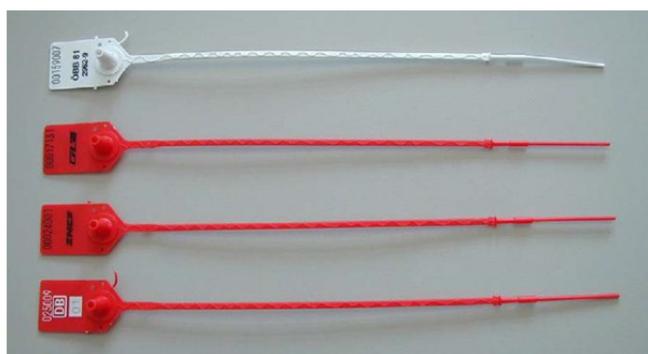
gènes par les entreprises ferroviaires, une nouvelle fiche UIC avait été créée en mai 2007, la fiche UIC 426 relative aux scellés ferroviaires standardisés – Europlombs.

Depuis lors, cette fiche a fait ses preuves. Afin toutefois d'améliorer la compétitivité, la qualité et la sûreté des transports internationaux ferroviaires de marchandises, le Groupe de travail Scellés créé au sein du Groupe de travail Questions douanières de la CER travaille actuellement à la refonte de cette fiche. Celle-ci sera plus conviviale et permettra aussi de répondre aux nombreuses nouvelles questions qui se posent en rapport avec les scellés à utiliser, leur apposition et les irrégularités relatives à leur utilisation.

Lors de sa dernière réunion le 30 octobre 2012, le Groupe de travail Scellés, dans lequel le CIT est également représenté pour couvrir les aspects relatifs au droit du transport et à ses dispositions d'application, a finalisé le projet de la nouvelle fiche. Celui-ci sera encore soumis aux membres du Groupe de travail Questions douanières de la CER avant d'être transmis pour approbation au Forum Fret de l'UIC.

L'adoption de la nouvelle fiche impliquera quelques adaptations dans les produits marchandises du CIT, sur lesquelles le Groupe de travail CIM se penchera lors de sa prochaine réunion en juin 2013.

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



L'Europlomb a fait ses preuves

Utilisation de l'infrastructure

16^{ème} réunion de la Commission CUI du 7 novembre 2012

Lors de leur 16^{ème} réunion, les membres de la Commission CUI ont examiné en particulier les résultats du monitoring de la mise en œuvre des « European General Terms and



Conditions (EGTC) » adoptées fin 2010 par le CIT et les gestionnaires d'infrastructure. Ils ont discuté des mesures visant à promouvoir l'application généralisée des EGTC et chargé le Secrétaire général du CIT de poursuivre les échanges avec l'association des gestionnaires d'infrastructure, RailNetEurope (RNE), dans le but d'exploiter les synergies entre les deux organisations lors du développement de leurs prestations, en particulier les solutions juridiques standardisées élaborées pour le trafic international au niveau européen, et de suggérer des échanges institutionnalisés aux niveaux des Secrétariats généraux et des experts. Une première rencontre des deux Secrétaires généraux aura lieu fin janvier 2013 à Vienne.

Myriam.Enzfelder(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.

Indemnité en cas d'avarie

Au cours d'un transport soumis aux Règles uniformes CIM, le wagon (remis au transport en tant que marchandise), et l'UTI sont endommagés. Le client réclame le remboursement des frais liés aux avaries et le remboursement des frais de location d'un wagon et d'une UTI de remplacement durant la période de remise en état du wagon et de l'UTI avariés.

Qu'en est-il de la responsabilité et des indemnités dues par le transporteur ?

La responsabilité est à apprécier sur la base de l'article 23 CIM (Fondement de la responsabilité) pour les dommages à l'UTI et de l'article 24 CIM (Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise) pour les dommages au wagon.

Si cette responsabilité est engagée, l'indemnité est calculée sur la base de l'article 32 §§ 3 et 4 CIM pour les dommages au conteneur et au wagon (indemnité limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état, l'indemnité ne pouvant excéder le montant dû en cas de perte). Le cas échéant, une indemnité pour dépassement du délai de livraison est également due sur la base de l'article 33 §§ 1, 4 et 5 CIM.

Par « autres dommages-intérêts » exclus de l'indemnité, il convient de comprendre essentiellement la perte de gain, mais aussi en l'occurrence les frais de location d'un autre wagon et d'une autre UTI. A noter en outre que lors de la dernière révision des Règles uniformes CIM, une proposition visant à prévoir, outre l'indemnisation de la remise en état d'un véhicule ferroviaire, l'indemnisation du dommage résultant de la privation du véhicule ferroviaire a été rejetée.

L'article 32 § 4 CIM (restitution du prix de transport, des droits de douane acquittés et des autres sommes déboursées en relation avec le transport en fonction du pourcentage de dépréciation au lieu de destination), ne peut pas couvrir les frais de location du wagon et de l'UTI de remplacement, cette disposition ne visant que les sommes déboursées en relation avec le transport. Or les frais de location en question sont consécutifs à l'avarie et non au transport. Il est permis par ailleurs de se demander si le § 4 de l'article 32 CIM est placé au bon endroit, l'indemnité pour les dommages aux véhicules ferroviaires et aux UTI n'étant pas calculée en fonction de la dépréciation au lieu de destination (cf. art. 32 § 1 CIM), mais sur la base du coût de leur remise en état (cf. art. 32 § 3 CIM). Cette question mériterait probablement d'être examinée à l'occasion de la prochaine révision des Règles uniformes CIM.

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

Pro domo

Assemblée générale 2012 du CIT

L'Assemblée générale a eu lieu le 22 novembre 2012 au siège du CIT à Berne. Une attention particulière a été accordée aux thèmes ci-après.

COTIF – Généralités et adhésion de l'UE

L'adhésion de la Géorgie a pris effet le 1^{er} mai 2012. La demande d'adhésion de l'**Azerbaïdjan** doit être présentée prochainement. Dans le domaine du droit du transport, l'adhésion de ces pays constitue une étape importante pour relier la région du Caucase à l'Europe. Le droit de la COTIF s'appliquera ainsi dans tous les Etats riverains de la Mer Noire et les transports directs de marchandises en provenance et à destination des ports de la Mer Noire prendront toujours plus d'importance. Les lignes maritimes CIM gagnent elles aussi en importance. Par ailleurs, le Pakistan souhaite adhérer prochainement à la COTIF et à l'OTIF, selon les informations de cette dernière.

Les ratifications de trois Etats membres de la COTIF et de l'UE sont toujours en attente : Irlande, Italie et Suède.

L'adhésion de l'UE à la COTIF, qui a pris effet le 1^{er} juillet 2011, va amener le CIT à adapter les méthodes de travail appliquées jusqu'à ce jour, en particulier en prévision de la révision envisagée de la COTIF 1999. L'adhésion de l'UE à la COTIF et à l'OTIF devrait simplifier le retrait des réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI, APTU et ATMF.

Trafic voyageurs et interopérabilité juridique CIV/SMPS

Dans le cadre du Règlement PRR, la Commission européenne a été chargée de présenter pour décembre 2012 un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du Règlement PRR. Parallèlement au rapport de la Commission, le CIT et la CER ont élaboré en étroite collaboration un rapport du point de vue du secteur, qui renseigne sur la situation actuelle dans la pratique (y compris sur les mesures prises qui vont au-delà des exigences du PRR).

A la demande de la Commission CIV, le SG CIT a analysé les conséquences de la STI TAP sur les tâches du CIT et les produits voyageurs du CIT. Le SG CIT a pris contact en août 2012 avec l'ERA et les organisations représentant les GDS et les vendeurs de billets. L'ERA est disposée à examiner une collaboration avec le CIT et se réjouit du dialogue recherché par le CIT avec les GDS et les vendeurs de billets.

Le Secrétariat général du CIT a été chargé de poursuivre les travaux visant à faire avancer l'interopérabilité juridique CIV/SMPS, de concert avec le Comité de l'OSJD. Une prochaine réunion du Groupe d'experts CIT CIV/SMPS consacrée à la finalisation du tableau de comparaison entre les droits du transport applicables en trafic international voyageurs est – ouest aura lieu au printemps 2013.



Trafic marchandises et interopérabilité juridique CIM/SMGS

La Commission CIM a adressé ses plus vifs remerciements à Monsieur Christian Heidersdorf pour les précieuses compétences qu'il a mises au service du CIT et de son engagement en faveur du CIT durant de l'exercice de son mandat. Madame Marianne Motherby, Cheffe du Service juridique du Groupe DB AG, a été élue comme successeur à la tête de la Commission CIM pour un mandat de trois ans (2013 – 2015).

Le CIT va poursuivre résolument ses travaux relatifs à l'interopérabilité juridique CIM/SMGS, en mettant l'accent en particulier sur l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans les trafics en provenance de la République populaire de Chine vers l'Europe, qui ont débuté le 30 octobre 2012 (voir l'article à ce sujet dans le présent numéro du CIT-Info).

Elections

L'Assemblée générale du CIT a élu Liselotte Schöll, Cheffe de la Division juridique de la ÖBB-Personenverkehr AG, Anna Tyńska-Ząbecka, Experte principale au sein de PKP Intercity, Larisa Kuznetsova, Cheffe de division au Département des affaires internationales des RZD, Nevin Kaygisiz, Cheffe de division au Département fret des TCDD et Igor Hribar, Directeur fret de SŽ-Tovorni promet (SŽ-Freight) comme membres du Comité du CIT pour un mandat de quatre ans.

L'Assemblée générale a approuvé la proposition du Comité et élu Madame Maria Sack, Cheffe du Team associations internationales et politique européenne des transports de la DB AG, comme Vice-Présidente du CIT.

L'Assemblée générale remercie les membres du Comité sortants Mme Kounka Kirkova (vice-présidente) ainsi que Mme Carmen Filipescu (CFR Calatori) et Mme Maria Urbanska (PKP-Cargo), qui ont commencé leur mandat le 1^{er} janvier 2005 et ont atteint la fin de leur mandat en 2012 selon les Statuts du CIT.

Discussion publique

Durant l'après-midi, au terme de la partie statutaire, une discussion publique a été consacrée au thème « Que retenir de l'histoire pour l'avenir du chemin de fer ? ». Plusieurs orateurs ont présenté le sujet sous différents angles : Kilian T. Elsasser (historien et muséologue), Patrick Zehnhäusern (Polynomics), Marco L. Sorgetti (Directeur général de la FIATA) et Christopher Irwin (Vice-Président de la European Passengers' Federation). Une discussion animée a eu lieu ensuite avec les participants.

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



Legal expertise for the benefit of the railways

Compétence juridique au service des entreprises ferroviaires
Juristische Kompetenz im Dienste der Bahnen

CIT

Nouvelle brochure du CIT « Compétence juridique au service des entreprises ferroviaires »

Lors de l'Assemblée générale du 22 novembre 2012, le Secrétariat général du CIT a présenté une nouvelle brochure de communication. La nouvelle brochure du CIT est conçue sous forme de brochure corporative et éditée dans les trois langues de travail. Elle sera utilisée pour recruter de nouveaux membres et à titre d'information à l'intention de tiers intéressés. La brochure présente principalement les prestations du CIT en faveur de ses membres. Elle peut être téléchargée sur le site internet du CIT www.cit-rail.org ou commandée directement auprès du Secrétariat général du CIT [julien.dornbierer\(at\)cit-rail.org](mailto:julien.dornbierer(at)cit-rail.org).



Nous tenons à vous remercier du soutien et de la confiance que vous nous avez accordés tout au long de l'année écoulée.

Nous vous souhaitons de joyeuses fêtes et vous présentons nos meilleurs vœux pour la nouvelle année.

Votre Team du CIT

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
29 janvier	Groupe d'experts CIV/SMPS	Berne
19/20 février	Groupe de travail CIV	Berne
21 février	1 st preparatory Workshop PRR Workshop with NEB 2013	Berne
21 février	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »	Berne
19/20 mars	Groupe d'experts « Ticketing Manual »	Berne
20 mars	Commission CUI	Berne
26 mars	Commission CIM	Berne
27 mars	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne
9 avril	2 nd preparatory Workshop PRR Workshop with NEB 2013	Bruxelles
18/19 avril	Comité 1/2013	Berne
23/24 avril	Groupe d'experts « Ticketing Manual »	Berne
25/26 avril	Groupe juridique et Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Responsabilité
11 janvier	TAP-PM Working Group "Online Sales Interface" (OSI)	UIC		Thomas Gyger
24 janvier	Freight Focus Group (FFG)	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
13 février	Assistants European MN Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
18 février	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Paris	Thomas Gyger
26 février	European Railway Award	CER	Bruxelles	Cesare Brand
26 février	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Myriam Enzfelder
26/27 février	Inland Transport Committee	UNECE	Genève	Erik Evtimov
27 février	General Assembly	CER	Bruxelles	Cesare Brand
13-15 mars	International Rail Freight Conference "Eurasia Rail Freight Business"	IRFC	Prague	Erik Evtimov
19 mars	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
11 avril	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov

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

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