

Comité international
des transports ferroviaires

Editorial

Les Ministres des transports posent un jalon à Genève



Les transports eurasiatiques de marchandises ont considérablement augmenté l'année dernière. Nous avons renseigné à ce sujet à plusieurs reprises dans le CIT-Info. Le fait que le marché sonde la possibilité d'effectuer des transports ferroviaires de marchandises entre l'Asie et l'Europe par le biais de relations-pilotes constitue un signe supplémentaire. Il appartient aux entreprises ferroviaires de démontrer que le transport ferroviaire des marchandises entre l'Asie et l'Europe peut constituer une alternative intéressante aux transports maritimes ou aériens. Les expériences faites avec ces transports pilotes sont positives, grâce également à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, développée par le CIT et l'OSJD.

Nous ne sommes toutefois pas encore parvenus au but. Des potentiels d'amélioration existent, au niveau opérationnel, administratif et juridique. C'est dans ce contexte qu'il convient de placer la « *Joint Declaration on the promotion of Euro Asian rail transport and activities towards unified railway law* », signée le 26 février 2013 lors de la 75^{ème} session du Comité des transports intérieurs de l'UNECE à Genève. 37 Etats concernés par les corridors eurasiatiques ont convenu d'entamer des travaux en vue de la création d'un droit du transport ferroviaire uniforme.

Le CIT a participé activement à ces travaux et a présenté avec insistance les besoins des entreprises ferroviaires. Les Ministres des transports ont invité les entreprises ferroviaires et les autres opérateurs actifs sur les corridors à utiliser la marge de manœuvre offerte par le droit existant afin de mettre en place des simplifications sur le plan juridique.

Le CIT proposera au cours de ces prochains mois des solutions orientées sur les besoins du marché pour les corridors concernés, de concert avec les membres intéressés et les autres organisations ferroviaires. L'objectif consiste à offrir des solutions favorables aux entreprises et orientées sur la pratique, en tenant compte des différents systèmes juridiques, de manière à exploiter pleinement le potentiel existant du fret ferroviaire eurasiatique. L'importance de ces travaux est confirmée par l'Appel de Prague adopté le 15 mars 2013 au terme de la Conférence internationale sur les transports ferroviaires eurasiatiques, document qui est reproduit à la page 8.

Avec mes meilleures salutations de Berne

Secrétaire général du CIT
Cesare Brand

Table des matières

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) approuve la déclaration politique	2
Le Pakistan adhère à la COTIF : une extension majeure du champ d'application	2
Renforcement des droits des passagers aériens dans l'UE	3
Rencontre avec les autorités chargées de l'application du PRR	3
L'affaire ÖBB : la force majeure n'est pas reconnue par l'Avocat Général	4
Obligation d'informer en temps réel les voyageurs sur les perturbations	5
Formulaire d'annonce de supports de billets manquants	5
Nouvelles avancées dans le développement des produits marchandises du CIT	6
Conférence internationale sur le transport ferroviaire des marchandises entre l'Europe et l'Asie (IRFC 2013)	7
Appel de Prague	8
Nouvelles de la réunion du Groupe d'experts « Multimodalité »	9
Conférence des services des réclamations marchandises	9
Actualisation des European GTC relatives à l'utilisation de l'infrastructure	10



**Third Regional Conference on
TRADE FACILITATION AND CAUCASUS TRANSIT CORRIDOR (CTC) PROMOTION**

organized by
The Government of Georgia
the United Nations Economic Commission for Europe
USAID
with the support of the International Rail Transport Committee

Draft Agenda

Batumi, Georgia, 24-25 June 2013

[Veuillez réserver les 24/25 Juni 2013 !](#)

Vous obtiendrez de plus amples informations dans le CIT-Info 3/2013.



Droit des transports et politique des transports

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) approuve la déclaration politique

A l'occasion de la 75^{ème} réunion anniversaire du Comité des transports intérieurs du 26 février 2013, les représentants de 37 Etats ont signé la « *Joint Declaration on the promotion of Euro Asian rail transport and activities towards unified railway law* ».

La déclaration fait explicitement référence aux CGT EurAsia et soutient ainsi la poursuite des travaux correspondants au sein du CIT, avec le concours des entreprises ferroviaires intéressées et des autres organisations internationales ferroviaires. Le Secrétaire général du CIT, Cesare Brand, a participé au séminaire et soumis des propositions concrètes pour la réalisation du projet. Une étroite collaboration avec les membres du CIT actifs sur les corridors eurasiatiques est indispensable.

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



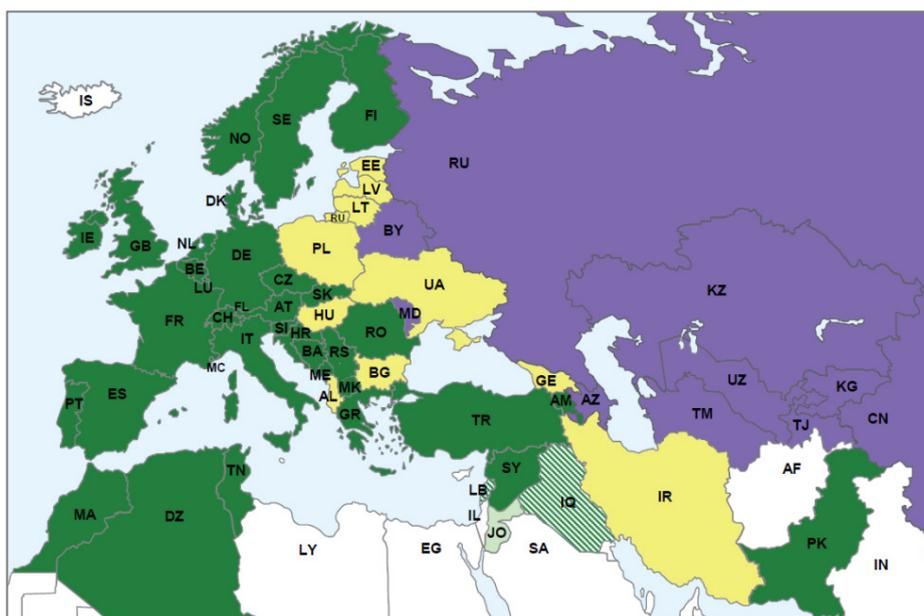
Le Pakistan adhère à la COTIF : une extension majeure du champ d'application

Le Pakistan a déposé une demande d'adhésion à la COTIF, respectivement à l'OTIF, le 21 février 2013. La procédure de consultation des Etats membres de l'OTIF court jusqu'au 7 juin 2013. Sauf opposition, le Pakistan adhèrera à la COTIF le 1^{er} septembre 2013 et deviendra ainsi le 49^{ème} Etat membre de l'OTIF. Dans un premier temps, le Pakistan limitera sa participation à la COTIF aux RU CIM.

Le réseau ferré du Pakistan mesure presque 7'800 km ; l'écartement est majoritairement de 1'676 mm (comme en Inde). Il existe également des projets portant en particulier sur l'établissement de liaisons ferroviaires vers la Chine (682 km) et l'Afghanistan (900 km). Les transports interna-

tionaux de marchandises avec l'Inde sont à nouveau possibles depuis quelques années.

L'application des règles de la COTIF/CIM permettra de développer activement le trafic marchandises entre la Turquie, l'Iran et le Pakistan, grâce notamment à la lettre de voiture CIM, qui facilite considérablement le passage des frontières en raison de sa fonction de document de transit douanier. Cette interopérabilité juridique entraînera un développement rapide et sûr des échanges, en raison aussi du transbordement rapide des conteneurs des wagons à écartement large (1'676 mm) sur des wagons à écartement normal (1'435 mm) à Zahedan en Iran.



Extension du champ d'application de la COTIF

A long terme, il apparaît qu'avec l'adhésion du Pakistan à la COTIF, non seulement l'OTIF gagnera un Etat membre, mais qu'avec l'ouverture de toute une région, celle-ci pourra profiter à l'avenir du droit de la COTIF, ce qui ne manquera pas de favoriser un développement très positif sur le plan économique.

Des trains tests circulent depuis 2009 entre Islamabad et Istanbul-Haydarpaşa via l'Iran. Cette liaison ferroviaire a été rendue possible après l'achèvement du tronçon manquant entre Kerman et Zahedan. Elle constitue un projet ferroviaire important de l'Economic Cooperation Organisation (ECO), dont le siège est à Téhéran. Le CIT a conclu un accord de coopération avec l'ECO.

Les transports ferroviaires de marchandises entre Islamabad, Téhéran et Istanbul pourront être prolongés vers l'Eu-

rope après la réalisation du tunnel de Marmaray de 13,6 km de longueur entre Haydarpaşa sur le continent asiatique et Kazlıçeşme sur le continent européen.

Le CIT a soutenu la réalisation de ces transports tests, auxquels deux membres du CIT (TCDD et RAI) ont participé en collaborant étroitement avec les Chemins de fer pakistanais et en utilisant des documents de transport directs. Lors d'une réunion qui a eu lieu en son temps à Ankara, l'utilisation de la lettre de voiture CIM a été convenue, à l'instigation du SG CIT, pour couvrir tout le parcours, également au Pakistan. Dans ce contexte, le SG CIT est très intéressé à une adhésion prochaine des Chemins de fer pakistanais (PR) au CIT. Il apportera résolument son soutien à l'introduction du nouveau régime juridique en développant des activités de formation et de conseil.

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

Trafic voyageurs

Renforcement des droits des passagers aériens dans l'UE

La Commission européenne a publié sa proposition de révision du Règlement CE n° 261/2004 sur les droits des voyageurs aériens ([COM/2013/130](#)) le 13 mars dernier.

De nouveaux droits pour les voyageurs

La proposition de refonte du Règlement CE n° 261/2004 introduit de nouveaux droits pour les voyageurs aériens, notamment le droit à être réacheminé sur un autre vol ou par un autre mode de transport en cas d'impossibilité pour le transporteur aérien d'organiser un vol de remplacement dans les 12 heures ou encore le droit à une indemnité de 600€ pour les vols dont les horaires sont réaménagés moins de 2 semaines avant le départ.

Quelques restrictions à la jurisprudence de la Cour de justice

La Commission a décidé de se départir de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'UE en matière d'indemnité pour retard. Ainsi, le nouvel article prévoit une telle indemnité après seulement 5 heures de retard, contrairement aux 3 heures de l'affaire Sturgeon.

Définition de la « force majeure »

La Commission donne une définition plutôt courte de la force majeure : « circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa

maîtrise effective ». Dès lors, la Commission se voit obligée de préciser les contours de cette définition en annexant au Règlement une liste des circonstances extraordinaires qui équivalent ou non à une cause d'exonération.

Cette technique est très douteuse en droit privé. Une définition plus nuancée et objective de la force majeure, telle qu'on la connaît dans les Règles uniformes CIV, notamment aux articles 26 et 32, est une technique juridique plus sûre à long terme.

La question de la proportionnalité et de l'équilibre des intérêts

Le nouveau texte du Règlement se perd hélas dans les détails. La plupart des nouveaux articles sont très longs et accompagnés de définitions parfois étonnantes, comme celles de la « nuit », du « vol » ou du « trajet », de « l'heure de départ » ou « l'heure d'arrivée ». Cette technique juridique n'est malheureusement guère adaptée pour régler de façon simple et transparente les millions de contrats de transport qui sont conclus chaque jour entre les entreprises et les voyageurs.

Le CIT analysera le texte de façon plus approfondie au sein du Groupe de travail CIV, qui se réunira la prochaine fois les 22 et 23 mai à Berne.

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

Rencontre avec les autorités chargées de l'application du PRR

Le CIT et la CER favorisent le dialogue avec les autorités chargées de l'application du PRR (NEB) afin d'assurer une interprétation et application aussi uniforme que possible de ce règlement dans toute l'Union Européenne. Ils ont convié les NEB à deux rencontres, en février et en avril 2013, en vue de rapprocher leurs positions sur des thèmes identifiés lors du workshop du 10 mai 2012.

Préparation d'un deuxième workshop avec les NEB

Le CIT et la CER avaient organisé le 10 mai 2012 un workshop relatif à la mise en œuvre du PRR. Plus de 80 experts des entreprises ferroviaires, des NEB, des institutions européennes, des organisations des voyageurs et d'autres

stakeholders avaient participé à cet échange constructif. Compte tenu de ce succès, le CIT et la CER ont décidé d'organiser un deuxième workshop le 15 octobre 2013.

En 2012, les discussions avaient permis d'identifier plusieurs thèmes pour lesquels une meilleure compréhension mutuelle était souhaitable :

- les aspects de procédure pour le traitement des réclamations des voyageurs,
- les critères pour la continuation du voyage ou l'assistance en cas de retards ou perturbations,
- la qualification des grèves comme cause d'exonération en cas de retard.

Thèmes traités dans un petit groupe de travail mixte

Le CIT et la CER ont décidé d'approfondir les thèmes mentionnés ci-dessus dans un groupe ad hoc, composé d'entreprises ferroviaires et de NEB volontaires. Le but de ce groupe est de rechercher des positions communes et



Assurer une interprétation et application aussi uniformes que possible du PRR en Europe nécessite un dialogue entre le secteur ferroviaire et les autorités nationales.

d'appréhender de façon constructive les problèmes d'interprétation du PRR. Les résultats de ces discussions seront présentés au workshop d'octobre.

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

L'affaire ÖBB : la force majeure n'est pas reconnue par l'Avocat Général

L'Avocat Général Jääskinen a rendu ses conclusions dans l'affaire ÖBB (C-509/11) le 14 mars dernier : il estime qu'une entreprise ferroviaire ne peut pas s'exonérer de l'obligation, prévue par l'article 17 du Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), de verser une indemnité pour retard en cas de force majeure.

La question de la force majeure

Selon l'Avocat Général, les causes d'exonération mentionnées à l'article 32 § 2 CIV (force majeure, faute de la victime ou d'un tiers) ne s'appliquent pas à l'article 17 PRR, même si le considérant 14 du PRR prévoit que le système d'indemnisation en cas de retard soit créé sur la même base que le système prévu par la COTIF/CIV. Il est également exclu d'invoquer la force majeure comme principe général du droit européen, car cela limiterait le but que s'est donné le législateur dans le PRR, à savoir garantir un niveau élevé de protection du consommateur. Finalement, le fait que les autres modes de transport puissent s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités pour retard en cas de force majeure n'est pas relevant pour le mode ferroviaire, car chaque mode est différent.

L'Allemagne avait soulevé, lors des plaidoiries orales, l'argument selon lequel les transporteurs pouvaient s'exonérer de leur obligation de couvrir les frais d'hôtel en cas de force majeure. Il était donc logique que ces mêmes transporteurs puissent s'exonérer de leur obligation de payer des indemnités de 25 ou 50% pour les mêmes causes. Toutefois l'Avocat Général réfute cet argument de logique juridique en disant que le législateur aurait dû mentionner la force majeure explicitement dans le texte de l'article 17 PRR et qu'il ne l'a pas fait par choix politique.

Au final, il ressort de ces conclusions que les transporteurs pourraient s'exonérer de leur responsabilité pour mort et

blessures en cas de tremblement de terre, mais devraient malgré tout payer des indemnités de retard aux blessés.

La question de la compétence de l'autorité chargée de la mise en œuvre du PRR

L'Avocat Général s'inquiète du fait que le droit de l'UE ne soit pas mis en œuvre de façon efficace en Autriche, vu les compétences limitées de l'autorité chargée de la mise en œuvre du PRR (NEB) sur les conditions générales de transport des ÖBB. Le NEB ne dispose en effet que du pouvoir d'annuler un passage de ces conditions, mais pas de les réécrire. Toutefois l'Avocat Général ne permet pas au NEB d'invoquer l'article 30 PRR pour prendre des mesures répressives allant au-delà de ce qui est prévu dans le droit autrichien.

Dans des observations complémentaires, l'Avocat Général rappelle que les Etats membres de l'UE doivent assurer une « protection juridictionnelle effective » aux citoyens européens et garantir le « plein effet » du droit de l'UE. Il tente de clarifier l'articulation entre la procédure administrative, qui protège indirectement les voyageurs, et la procédure civile, qui permet aux voyageurs de réclamer directement la mise en œuvre de leurs droits découlant du PRR. En l'occurrence, les parties à la procédure administrative sont les ÖBB et le NEB. Il lui semble donc que l'Autriche n'est pas obligée de modifier les pouvoirs du NEB ou du tribunal administratif pour faire respecter le droit de l'UE, car il reste d'autres moyens à disposition des voyageurs pour faire valoir leurs droits.

Au final, l'Avocat Général n'éclaircit pas comment les deux procédures – civile et administrative – doivent interagir lorsqu'elles traitent de question identiques. On peut en effet 2010 aux ÖBB pour obtenir une indemnité de retard qui lui aurait été refusée pour cause de force majeure. Un voya-

geur pourrait également saisir un NEB et un juge civil le même jour, sauf si cela était expressément exclu dans le droit national. Qui sera alors compétent pour interpréter le PRR, le juge ou l'autorité administrative ?

En attendant l'arrêt de la Cour

La Cour de Justice de l'Union européenne doit rendre son arrêt final dans les prochaines semaines, voire prochains mois. Le CIT se prépare à l'éventualité que la Cour suive les conclusions de l'Avocat Général sur la question de la force majeure, car une telle décision aurait un impact certain sur les *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs* (GCC-CIV/PRR).

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



Le transporteur devrait verser des indemnités pour retard même en cas de force majeure.

Obligation d'informer en temps réel les voyageurs sur les perturbations

Après l'arrêt *Westbahn* (C-136/11) dans lequel la Cour de Justice de l'UE a statué sur le droit des voyageurs à être informés sur les trains en correspondance, un nouveau cas apparaît en Allemagne sur l'obligation d'informer les voyageurs sur les retards et perturbations.

L'article 18 du Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) prévoit que, « en cas de retard de l'arrivée ou du départ, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares tient les voyageurs informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues, dès que ces informations sont disponibles ».

Sur la base de cet article, l'autorité allemande chargée de la mise en œuvre du PRR a demandé à l'entreprise DB Station&Service :

- d'équiper toutes les gares allemandes de matériel technique permettant de livrer, en temps réel, toutes les informations utiles aux voyageurs sur les retards et perturbations, ou
- d'organiser elle-même – en mettant son personnel à disposition – cette information.

Le tribunal de première instance saisi de l'affaire a décidé d'interpréter l'article 18 PRR dans le sens souhaité par l'autorité allemande. DB Station&Service a fait recours contre ce jugement. Le CIT suivra de près l'évolution de cette affaire dans les prochains mois.

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

Formulaire d'annonce de supports de billets manquants

Le CIT et l'UIC définissent ensemble les spécifications et les standards pour l'émission de billets internationaux. Mais à quoi servent de tels standards s'ils ne sont pas contrôlés et vérifiés régulièrement s'agissant des points faibles ou des lacunes? Une partie de cette tâche importante incombe au Groupe de travail « Fraude avec les billets » de la COLPOFER.

Malheureusement, il arrive encore que des piles ou des rouleaux entiers de papier vierge avec le fond de garantie du CIT destinés à l'émission électronique des billets disparaissent. Ces supports restent souvent introuvables pendant plusieurs mois, voire des années, et « réapparaissent » tout à coup dans les trains à un autre endroit en Europe sous forme de billets imprimés falsifiés. Les pass InterRail sont, pour des raisons évidentes, les titres de transport les plus contrefaits.

Afin d'informer tous les membres du CIT sur les supports perdus ou volés, le CIT introduit maintenant, sur recommandation du Groupe de travail de la COLPOFER et en collaboration étroite avec lui, un nouveau formulaire « Rapport de constatation des supports papier manquants avec le fond de garantie du CIT ». Ce dernier peut être téléchargé sur le site Internet du CIT.

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

Meldung über fehlende Fahrcheinbelege mit CIT-Sicherheitsgrund (vgl. UIC-Merkblatt 361) Report on missing ticket stocks pre-printed with the CIT security background (see UIC leaflet 361) Rapport de constatation des supports papiers manquants avec le fond de garantie du CIT (voir la fiche UIC 361)									
Verfasser / Author / Auteur: info@cit-rail.org		Empfänger / Addressee / Destinataire: info@cit-rail.org							
Unternehmen Company Entreprise	Datum Date	Polizei Police	Sicherheitspapier Security paper papier de sécurité	Vorratskontrolle (Ordnungsnummern) Stock control (serial numbers) contrôle des stocks (numéros continus)			Verantwortlich Responsible		
Abkürzung des Unternehmens Abbreviation of the firm Sigle de l'entreprise	UIC Code (PNC Code)	Mitteilung Report on the missing Rapport sur les supports manquants	Art der Fahrscheinbelege Type of ticket stocks Type de titres de transport	UIC-Nummer der Serie UIC number of the series Numéro UIC de la série	UIC-Nummer der Serie UIC number of the series Numéro UIC de la série	UIC-Nummer der Serie UIC number of the series Numéro UIC de la série	Zusatzangaben der Rückseite Additional details of the back page Autres renseignements complémentaires de	Total	
Muster	9999	22.03.2013						999999999999999999	999999999999999999

Trafic marchandises

Nouvelles avancées dans le développement des produits marchandises du CIT

Nommée par l'Assemblée générale du CIT en novembre 2012, Madame Marianne Motherby, Directrice juridique du Groupe DB AG, a dirigé pour la première fois la Commission CIM du CIT lors de sa dernière réunion le 26 mars 2013. Le Secrétariat général du CIT tient à remercier encore ici Madame Motherby d'avoir accepté de mettre ses grandes compétences au service du CIT.

Après avoir passé en revue l'état d'avancement des projets du CIT dans le domaine du transport des marchandises, la Commission CIM a adopté un très grand nombre de nouveautés dans les produits marchandises du CIT, qui entreront en vigueur le 1^{er} mai et le 1^{er} juillet 2013.

Etat d'avancement des projets

Le projet du nouvel article 6a CIM, développé avec le concours du Secrétariat général de l'OTIF, a été adopté. Il est destiné à remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture papier et la lettre de voiture électronique contenu actuellement à l'article 6 § 9 CIM par des dispositions matérielles, qui donneront la priorité à la lettre de voiture et aux documents d'accompagnement électroniques. Les parties au contrat de transport pourront toutefois convenir d'établir ces documents sous forme papier. Ce projet de nouvel article et quelques autres suggestions de modifications des Règles uniformes CIM concernant notamment l'établissement des procès-verbaux de constatation sous forme électronique, le transfert du droit de modifier le contrat de transport de l'expéditeur au destinataire et le droit du transporteur de renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou de la détruire lorsque l'ayant droit ne donne pas d'instructions en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, seront encore soumis au Comité du CIT en septembre 2013, avant d'être transmis à l'OTIF en prévision d'une révision ponctuelle des Règles uniformes CIM.

Dans le domaine de l'interopérabilité juridique CIM/SMGS, la Commission CIM a noté avec une grande satisfaction l'essor remarquable de la lettre de voiture CIM/SMGS. Elle a approuvé quelques modifications du Guide lettre de voiture CIM/SMGS. Le CIT va désormais poursuivre résolument l'élaboration des futures Conditions générales de transport EurAsia et apportera le moment venu également sa contribution à la création d'un nouveau droit international du transport des marchandises entre l'Europe et l'Asie au niveau de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe.

A l'ère de la globalisation, le transport multimodal revêt une importance croissante. Le CIT entend apporter sa contribution et élabore actuellement un projet de conditions générales applicables au contrat de co-traitance pour le transport des marchandises en trafic fer – mer (CG trafic fer – mer). Une conférence relative à la multimodalité sera organisée conjointement avec l'IRU le 5 septembre 2013 au siège du CIT à Berne.



Développement des produits marchandises du CIT

Après avoir fait le point sur certains dossiers en cours de traitement (modèles d'exécution des transports, questions relatives à la sous-traitance, etc.), la Commission CIM a adopté un grand nombre de modifications dans les produits marchandises du CIT. Il convient de citer notamment :

- la reprise d'une clause visant à prévenir la corruption dans les cinq modèles de conditions générales du CIT relatifs à la coopération entre les transporteurs,
- la modification du chapitre 5 de l'AIM afin de clarifier la situation s'agissant de la prise en charge des frais de transbordement et de réfection de chargement en cas de chargement défectueux d'un wagon,
- une nouvelle disposition relative à la correction des données de la lettre de voiture et de la lettre wagon par l'expéditeur.

Enfin, la Commission CIM a également approuvé le nouveau Guide du trafic wagons du CIT (GTW-CIT). Ce nouveau produit du CIT vise essentiellement à régler de manière uniforme dans la relation entre les entreprises ferroviaires utilisatrices de wagons le traitement de la lettre wagon CUV et des autres documents relatifs à l'acheminement des wagons vides, notamment en cas d'événements extraordinaires (modification de l'acheminement dans le cadre du contrat d'utilisation, empêchements à l'acheminement, empêchements à la remise, restrictions de trafic, etc.). Ce nouveau guide permettra d'offrir un meilleur service aux détenteurs de wagons, notamment en matière de disposition de leurs wagons, et facilitera les relations entre les entreprises ferroviaires utilisatrices.

Questionnaire 2012 relatif aux produits marchandises du CIT

Afin d'assurer un développement des produits marchandises du CIT en adéquation avec les besoins du marché, un questionnaire est adressé périodiquement aux membres de la Commission CIM au sujet de l'utilisation et du développement des produits.

Il ressort de l'analyse des réponses à l'enquête effectuée en 2012 que les produits les plus utilisés sont clairement

- les CGT-CIM, le GLV-CIM et le GLW-CUV dans la relation contractuelle entre le client et le transporteur,
- l'AIM, le GTM-CIT, la check-list pour l'apposition des plombs sur les wagons ainsi que les CG co-traitance et sous-traitance dans les relations contractuelles entre les transporteurs.

L'examen des propositions de modifications soumises par quelques membres de la Commission CIM sera poursuivi

lors de la prochaine réunion du Groupe de travail CIM en juin 2013.

La prochaine enquête sera effectuée en 2015.

A noter pour terminer que la prochaine réunion de la Commission CIM aura lieu le 25 mars 2014 au siège du CIT à Berne.

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

Conférence internationale sur le transport ferroviaire des marchandises entre l'Europe et l'Asie (IRFC 2013)

Du 13 au 15 mars 2013 s'est tenue à Prague la 4^{ème} Conférence internationale sur le transport ferroviaire des marchandises entre l'Europe et l'Asie (IRFC 2013). Cette conférence était placée sous le thème du « Dialogue entre les entreprises ferroviaires et leurs clients ».

Elle était organisée par JERID, une société membre du Groupe OLTIS, et placée sous les auspices du Ministère des Transports de la République tchèque et des organisations internationales suivantes : OSJD (Organisation pour la coopération des chemins de fer), UIC (Union Internationale des Chemins de fer), UNIFE (Union des industries ferroviaires européennes), CER (Communauté européenne des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure) et CCTT (Conseil de coordination pour les transports transsibériens).

Le CIT a participé activement à la conférence ; Le Suppléant du Secrétaire général a présenté les résultats du projet d'interopérabilité juridique CIM/SMGS et de l'introduction de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS entre l'Europe et l'Asie. 330 personnes provenant de 31 pays et de 3 continents ont participé à la conférence.

Le cadre juridique du transport ferroviaire des marchandises, l'interopérabilité et le rôle des organisations internationales dans le développement du transport des marchandises entre l'Europe et l'Asie étaient au centre de la première journée et de la partie théorique de la conférence. Dans leurs exposés, les représentants des entreprises ferroviaires européennes et asiatiques ont fait part de leurs expériences dans les domaines du transport transcontinental, du transport des conteneurs et du transport combiné ; ils ont également renseigné sur leurs projets en cours. D'importantes informations ont été communiquées en particulier par les représentants de Yuxinou Rail Logistics, une société basée à Chongqing, qui organise des transports ferroviaires de marchandises entre la Chine et l'Europe sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Des questions essentielles, telles que les perspectives de développement des transports ferroviaires en Europe et en Asie, de nouveaux systèmes ferroviaires, les corridors fer-



roviaires, les relations de trafic est-ouest, l'interopérabilité entre les écartements 1435 et 1520 mm, la simplification des procédures en trafic ferroviaire transfrontalier, la lettre de voiture électronique, des solutions logistiques modernes, la multimodalité par rapport à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS en trafic fer – mer, les problèmes liés aux transports transfrontaliers et aux formalités douanières, le suivi des envois, les transports spéciaux, les tarifs et les prix, le marché du transport combiné et du transport ferroviaire des conteneurs, ainsi qu'une plateforme pour le développement de la collaboration des entreprises ferroviaires ont donné lieu à des discussions animées.

Afin de souligner l'importance de l'industrie ferroviaire par rapport à l'ensemble du système de transport en Europe et en Asie, les participants ont adopté une déclaration finale (Déclaration de Prague), qui soutient la création d'un cadre juridique uniforme pour les transports ferroviaires eurasiatiques, en sus de l'utilisation déjà bien ancrée de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS (voir ci-après).

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



Appel de Prague

aux Gouvernements des pays d'Europe et d'Asie et aux organisations internationales
(selon la liste)

Prague
12 au 15 mars 2013

Les participants à la 4^{ème} Conférence internationale sur le transport ferroviaire des marchandises entre l'Asie et l'Europe et au Forum ferroviaire eurasiatique, qui se sont réunis à Prague du 12 au 15 mars 2013, après avoir examiné les questions en rapport avec la situation des transports ferroviaires de marchandises et de voyageurs dans l'espace eurasiatique, soulignent les résultats positifs des efforts tendant à améliorer la compétitivité et l'efficacité des transports ferroviaires, ainsi que le développement des corridors ferroviaires, et se réjouissent des prochaines étapes dans cette direction.

Les participants insistent sur l'importance des travaux relatifs à l'harmonisation du droit du transport ferroviaire en relation avec le projet concernant la création et l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Dans ce contexte, ils soulignent l'efficacité des trains de conteneurs. Ils soutiennent fermement la signature de la déclaration commune visant à promouvoir les transports ferroviaires eurasiatiques et les activités relatives à la création d'un droit du transport ferroviaire uniforme, signée par les Ministres des transports le 26 février 2013 au siège de l'UNECE à Genève. Les participants soutiennent l'initiative de l'UE visant à transférer le transport des marchandises de la route au rail. Dans le même temps, la nécessité d'une utilisation plus efficace des transports ferroviaires et de leur promotion par les Etats est mise en évidence.

Les participants, sur la base des discussions, attirent l'attention sur les résultats des études indépendantes effectuées notamment par la CER, qui confirment la nécessité pour chaque pays de choisir de manière indépendante le modèle pour la gestion de l'infrastructure et l'exécution des opérations de transport, en se basant sur la viabilité économique, sur l'équilibre entre les intérêts des Etats et ceux des acteurs économiques et sur d'autres critères.

Considérant ce qui précède, les participants au Forum

- soutiennent le mouvement initié par l'UNECE vers la création d'un droit du transport ferroviaire uniforme ;
- approuvent l'initiative de l'UE visant à transférer les transports de la route au rail ;
- soutiennent les initiatives relatives à la mise en place de corridors de transport ferroviaire eurasiatiques ;
- soutiennent l'harmonisation des conditions afin d'assurer la compétitivité des transports ferroviaires par rapport aux autres modes de transport ;
- soulignent la nécessité de faciliter le passage des frontières dans le cadre des transports ferroviaires ;
- appellent à une mise en œuvre rapide de la nouvelle annexe 9 à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières ;
- demandent à toutes les parties concernées de promouvoir le développement des chemins de fer et d'investir dans les projets correspondants.

L'appel est adopté à l'unanimité par les participants de 31 pays :

Arménie, Azerbaïdjan, Belgique, Bélarus, République tchèque, Chine, France, Géorgie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Hongrie, Maroc, Moldavie, Mongolie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Roumanie, Russie, Slovaquie, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Ouzbékistan, Ukraine, Royaume Uni et aux représentants de l'OSJD, du CIT, de l'UIC, du CCTT, de la CER et de l'UNIFE.

le présent appel s'adresse aux Etats et institutions ci-après :

Albanie, Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Belgique, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Monténégro, République tchèque, Chine, Danemark, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Croatie, Inde, Iran, Italie, Japon, Corée du Sud, Kazakhstan, République populaire démocratique de Corée, République kirghize, Lettonie, Lituanie, Hongrie, Macédoine, Maroc, Moldavie, Mongolie, Pays-Bas, Norvège, Pakistan, Pologne, Portugal, Roumanie, Russie, Slovaquie, Slovénie, Serbie, Espagne, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turquie, Turkménistan, Ouzbékistan, Ukraine, Royaume Uni, Vietnam et aux représentants de l'UNECE, de l'ESCAP, de l'UE, de l'OSJD, l'EurAsEC (EAEC), du CIT, de l'UIC, du CCTT, de l'ERA, de la CER, de l'UNIFE, de l'OTIF et de l'OMD.

Nouvelles de la réunion du Groupe d'experts « Multimodalité »

La 5^{ème} réunion du Groupe d'experts « Multimodalité » a eu lieu le 27 mars 2013 dans un contexte extrêmement enrichissant. Les experts ont examiné les propositions du SG CIT relatives aux CG trafic fer – mer et ont pu finaliser le projet. Les travaux ont porté essentiellement sur les dispositions spécifiques au trafic fer – mer en relation avec les modèles d'exécution des transports que connaît le droit du transport ferroviaire, dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent.

Dans le cadre du modèle des transporteurs subséquents (entreprises ferroviaires et compagnies maritimes), le transporteur subséquent prend en charge la marchandise et la lettre de voiture sur la base du contrat de transport direct COTIF/CIM (article 24 COTIF, en relation avec l'article 1 § 4 CIM). Il en résulte de nombreux avantages économiques, également pour les compagnies maritimes membres du CIT. Ce modèle de transport pour le trafic fer – mer sera ainsi réglé dans les produits du CIT. Le modèle dans le cadre duquel la compagnie maritime agit comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire sera examiné ultérieurement.

Prochaines étapes

Les CG trafic fer – mer et leurs annexes¹ seront présentées lors du 2^{ème} séminaire UNECE/CIT les 24 et 25 juin 2013 à Batumi (Géorgie) et lors de la conférence CIT/IRU sur la multimodalité le 5 septembre 2013 à Berne. Elles devraient être achevées d'ici à la fin 2013 au niveau des experts. Le



SG CIT envisage de les soumettre pour approbation lors de la 17^{ème} réunion de la Commission CIM du CIT le 25 mars 2014.

Le développement des produits du CIT relatifs au trafic fer – mer devrait intervenir au sein d'une nouvelle Commission Multimodalité à créer, dans laquelle les compagnies maritimes membres du CIT occuperont également une place importante.

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

¹ Annexe 1 : Liste des lignes maritimes CIM et annexe 2 : Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses.

CIT
Confédération internationale des transporteurs ferroviaires
 International Rail Transport Committee

Conférence des services des réclamations marchandises
 Berne, jeudi 23 mai 2013
 Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr
 Bern, Donnerstag 23. Mai 2013
 Conference of Freight Claims Departments
 Bern, Thursday 23. May 2013

Réserve aux membres du CIT
 CIT-Mitgliedern vorbehalten
 Limited to CIT members

Conférence CIT des services des réclamations 2013

Berne, le 23 mai 2013

L'édition de cette année de la Conférence des services des réclamations marchandises a lieu le jeudi 23 mai au siège du CIT. Elle est destinée aux membres du CIT, en particulier au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques, ainsi qu'aux membres du Groupe d'étude « Utilisateurs wagons » de l'UIC. La conférence est divisée en trois modules.

Dans le cadre du premier module, l'accent sera mis sur le droit du wagon et le traitement des dommages causés aux wagons et par les wagons. Le domaine de l'assurance transport fera aussi l'objet d'une attention particulière, sous l'angle du règlement des dommages ainsi que du calcul et de la couverture des risques.

Dans le cadre du deuxième module, des questions d'intérêt général pour l'activité des services des réclamations seront examinées au sein de trois workshops, en particulier l'application des RU CIM et de l'AIM, la constatation des dommages et l'établissement des procès-verbaux, les dommages causés aux wagons et les dommages causés par les wagons à la marchandise, à l'infrastructure et aux tiers. Les résultats des travaux des trois groupes seront présentés et discutés au sein du plénum. Les idées de solutions qui se dégageront de ces travaux seront ensuite approfondies au sein du Groupe de travail CIM et de la Commission CIM du CIT.

Le troisième module offre aux participants l'excellente occasion d'avoir des entretiens entre eux afin de développer la collaboration entre les services des réclamations et de régler des questions concrètes en suspens. Au besoin, le Secrétaire général du CIT se tient volontiers à disposition pour organiser de tels entretiens.

De plus amples informations sur la conférence peuvent être obtenues auprès du Secréariat général du CIT,
 Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer et fiche d'inscription peuvent être chargés [ici](#) ou directement depuis notre site Internet.

Utilisation de l'infrastructure

Actualisation des European GTC relatives à l'utilisation de l'infrastructure

Au début de l'année, le CIT a repris contact avec Rail-NetEurope afin d'examiner les possibilités d'une actualisation des « European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC) ». Indépendamment du modèle d'exécution des transports, les EGTC offrent aux transporteurs un cadre juridique souple pour l'utilisation des installations d'un ou de plusieurs gestionnaires d'infrastructure dans le cadre de l'exécution de transports internationaux. Elles ont été adoptées en 2010 par les organes compétents du CIT et de RNE, après plusieurs années de négociations. Les experts juridiques du CIT, de la CER, de RNE et de l'EIM se sont rencontrés le 18 mars

2013, pour une première discussion sur la portée de l'actualisation du texte. Une priorité devrait être accordée à la promotion de l'application des EGTC en Europe, à l'amélioration de la qualité linguistique du texte des EGTC (actuellement seulement en anglais), à leur adaptation aux nouveautés du droit européen (en particulier à la Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen) et à la traduction des EGTC en allemand et en français.

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

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
23/24 avril	Groupe d'experts CIV Ticketing Manual	Berne
25 avril	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM/SMGS »	Varsovie
25/26 avril	Groupe juridique et Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
16 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne
21/22 mai	Groupe d'experts CIV Ticketing Manual	Berne
22/23 mai	Groupe de travail CIV	Berne
23 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne
4 juin	Commission CUI	Berne
4 juin	Groupe de coordination et groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne
12/13 juin	Groupe de travail CIM	Berne
21 juin	Third Regional Conference on Trade Facilitation and Caucasus Transit Corridor (CTC) Promotion	Batumi
27 juin	Commission CIV	Berne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Responsable
24 avril	Passenger Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
25avril	TAP TSI Common Support Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
26 avril	TAP Price Message (OSI)	UIC	Paris	Thomas Gyger
14 mai	General Assembly	CER	Rome	Cesare Brand
14 mai	European Group of Assistants	UIC	Rome	Cesare Brand
14/15 mai	Working Group "Non (integrated) Reservation Ticket" (NRT)	UIC	Bienne	Isabelle Oberson
16 mai	ERA TAP TSI CCM Working Party	ERA	Lille	Thomas Gyger
28 mai	SIAFI International	UIC	Paris	Erik Evtimov
28mai	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
28 mai	Meeting UIC Leaflet 150 and CIT GTC Cooperation	UIC	Berne	Isabelle Oberson
29 mai	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 mai	Project Workshop & Assistants European Management Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 mai	Global Team of Experts (GTE)	UIC	Paris	Erik Evtimov
4 juin	TAP TSI Common Support Group	UIC	Prague	Thomas Gyger
13 juin	High Level Passenger Meeting	CER/UIC	Bern	Cesare Brand
14 juin	International Baltic Freight Conference (IBFC-2013)	CCTT	Jurmala	Cesare Brand Erik Evtimov
17/18 juin	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Cesare Brand
25 juin	3 ^{eme} conférence internationale sur le corridor 1 de l'Office fédéral des transports	OFP	Thoune	Myriam Enzfelder
25 juin	Customer Experience in Rail	(Marketforce)	Londres	Isabelle Oberson
25/26 juin	East-West-Tariff Steering Group	UIC	Lviv-Lemberg (UA)	Tetyana Payosova
26 juin	European Management Committee EMC	UIC	Paris	Cesare Brand
26 juin	European Regional Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
27 juin	General Assembly & Executive Board	UIC	Paris	Cesare Brand
2 juillet	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
16/17 juillet	Meeting UIC Leaflet 150 and CIT GTC Cooperation	UIC	Berne	Isabelle Oberson

Rédaction:

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

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