



TABLE DES MATIÈRES

Assemblée générale du CIT

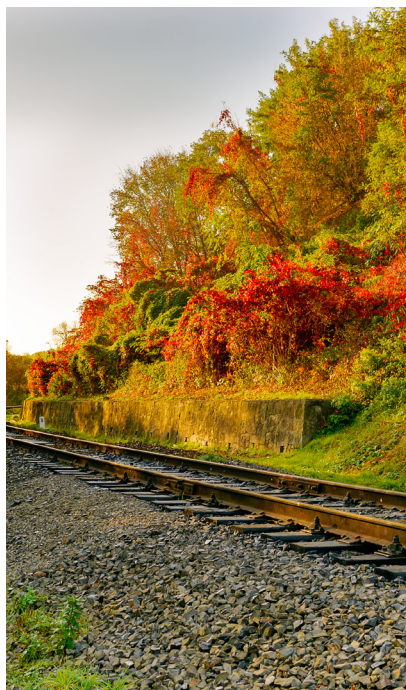
Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 15 novembre 2018 à Berne au siège de l'UPU (Welpoststrasse 4, salle Montgomery, rez-de-chaussée). La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 h. et durera jusqu'à 11.30 h. au plus tard.

Durant la deuxième partie, M. Jean-Luc Dufournaud, Président du CIT, nous livrera son bilan au sein du CIT.

Nous nous réjouissons de vous revoir à cette occasion.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)

Original: FR



- 2 Accélération des transports eurasiatiques CIM/SMGS
- 3 Décisions de l'Assemblée générale 2018 de l'OTIF
- 5 Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs
- 6 Le Groupe de travail CIM s'est réuni pour la première fois avec son nouveau Président
- 7 La multimodalité au centre des travaux du CIT
- 8 Révision des Règles uniformes CUI
- 9 Les E-GTC-I
- 10 Droit et pratique
- 11 Pro domo
- 13 Calendrier-CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Les politiciens veulent promouvoir le chemin de fer en tant que mode de transport respectueux de l'environnement pour l'avenir. C'est la théorie, mais qu'en est-il dans la pratique ?

Les entreprises ferroviaires de transport de fret se plaignent depuis de nombreuses années des nombreuses difficultés et obstacles rencontrés dans les transports internationaux. Les obstacles juridiques en font également partie : les contrats relatifs à l'utilisation de l'infrastructure sont trop nombreux et incohérents. Dans le cadre d'une révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), l'OTIF aurait pu réaliser une simplification substantielle : un seul contrat d'utilisation de l'infrastructure de A à B. Que fait la politique dans ce contexte ? Au lieu de deux contrats, nous en avons maintenant trois !

Encore un exemple ? Les transports internationaux ferroviaires de voyageurs peinent à gagner des parts de marché. Une amélioration des conditions-cadres est attendue. Dans un marché libéralisé, les transports ne sont réalisés que lorsqu'ils sont rentables. Que se passe-t-il ? La révision en cours du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) donne lieu à une liste de revendications du Parlement européen qui, selon une analyse des coûts pour le secteur, pourrait entraîner des coûts supplémentaires de l'ordre de plusieurs milliards !

On croit planer ...

Avec mes meilleures salutations de Berne

Cesare Brand

Secrétaire général du CIT



Accélération des transports eurasiatiques CIM/SMGS

Les nouvelles relations de trafics entre la Chine et l'Europe témoignent d'une augmentation inattendue du dynamisme au premier semestre 2018; récemment une nouvelle liaison a été organisée et réalisée également à destination de l'Italie par le groupe Rail Cargo (RCG), en coopération avec la société chinoise China Railway Container Transportation Corp. Ltd. (CRCT). Dans ce contexte d'une augmentation rapide des volumes de transport, la question de la surcharge du point-frontière de Malaszewicze à la frontière entre le Bélarus et la Pologne ainsi que de la modernisation et de l'extension permanente du terminal frontalier se pose.



Plus de 50 experts ont participé au séminaire à Varsovie

Développement durable des transports eurasiatiques CIM/SMGS

Depuis des années, il y a un déséquilibre dans les transports ouest – est en direction de la Chine. Cette situation est bien connue et a été considérablement améliorée au cours des dernières années grâce aux efforts des entreprises ferroviaires européennes. Dans ce contexte, DB Cargo a informé sur la création d'une nouvelle unité structurelle appelée DB Cargo Eurasia, basée à Pékin. Celle-ci se concentrera essentiellement sur le développement des relations avec la clientèle sur place, sur l'augmentation des volumes de transports de marchandises sur les corridors de transport ferroviaires internationaux, y compris dans la direction opposée de l'Europe vers la Chine. Il convient de souligner la participation active des autorités ferroviaires chinoises pour accélérer le développement des transports eurasiatiques sous le couvert de lettres de voiture uniformes CIM/SMGS, participation qui est très importante pour le développement stratégique du projet CIT/OSJD «Interopérabilité juridique CIM/SMGS». La représentante de l'administration des chemins de fer chinois a informé lors de la réunion du groupe de pilotage début septembre 2018 à Varsovie que le gouvernement de la République populaire de Chine accorde la plus grande attention à la question d'une large utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Participation active des Chemins de fer chinois au projet

Par lettre du 4 avril 2017, l'administration des chemins de fer chinois a communiqué au SG CIT et au Comité de l'OSJD que tous les points-frontières ferroviaires avec la Fédération de Russie, la Mongolie et le Kazakhstan seront autorisés à partir du 1^{er} mai 2017 pour l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour les envois en provenance et à destination des pays européens. Ainsi, la République populaire de Chine fait partie des Etats parties au SMGS selon l'annexe 1 au Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM, respectivement annexe 6 au SMGS) dans lesquels la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS peut être utilisée sans restriction. Toute la documentation relative à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS est traduite actuellement en chinois par le Comité de l'OSJD et examinée de manière approfondie sous différents angles. Un programme de formation du personnel des Chemins de fer chinois est également en cours d'élaboration. Des hautes écoles de transport et des universités de la République populaire de Chine sont également associées à ces travaux. Selon une information des Chemins de fer chinois du 4 juillet 2018, la part des envois effectués sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS est encore faible par rapport à l'ensemble des transports de marchandises entre la Chine et l'Europe. Actuellement, ce document est utilisé uniquement pour les trains de conteneurs sur la liaison Chongqing – Alashankou – Europe. En 2017, 3'673 trains au total ont été acheminés dans la direction Chine – Europe. Au départ de Chongqing, 406 trains ont été acheminés à destination de l'Europe, dont 140 trains (35 %) avec des lettres de voiture CIM/SMGS. Dans la direction Europe – Chine, la lettre de voiture CIM/SMGS est utilisée pour les trains de conteneurs qui circulent via la point-frontière de Zabajkalsk – Manzhouli. Entre janvier 2017 et fin mai 2018, 37'870 lettres de voiture au total ont été établies pour ces trains de conteneurs, dont 4'140 lettres de voiture CIM/SMGS, soit 10,9 %. Le potentiel dépasse toutefois toutes les attentes et signifie la mise en place de nouvelles liaisons, avec la participation décisive des entreprises ferroviaires membres du CIT et de l'OSJD.

Séminaire CIT/OSJD à Varsovie

Afin d'accélérer les transports eurasiatiques CIM/SMG, un séminaire commun CIT/OSJD consacré aux «Aspects juridiques de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises» a été organisé les 3 et 4 septembre 2018 au Comité de l'OSJD. Le séminaire a rencontré un vif succès; 17 présentations et exposés sur l'application, la mise en œuvre et le développement de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS ont été proposés. Plus de 50 experts ont participé au séminaire. Des représentants des Chemins de fer chinois, iraniens et coréens (ces derniers ont adhéré récemment à l'OSJD) étaient également présents. Les participants au séminaire se sont prononcés comme suit sur l'amélioration des volumes de transports:



- une augmentation significative du volume des transports internationaux de marchandises accompagnés de lettres de voiture CIM/SMGS dans l'ensemble de l'espace eurasiatique au cours des prochaines années ;
- extension du champ d'application de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS aux Chemins de fer de la République islamique d'Afghanistan, de la République d'Ouzbékistan, de la République du Tadjikistan, du Turkménistan, de la République de Turquie, de la République de Finlande et de la République de Serbie ;
- réduction des obstacles administratifs et juridiques nationaux en prévision de l'augmentation des transports internationaux de marchandises sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS ;
- mise en œuvre rapide de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ;
- échanges d'expériences en relation avec l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et assistance pour rechercher des solutions aux problèmes qui se posent lors de la planification, de l'organisation et de la réalisation des transports accompagnés de lettres de voiture CIM/SMGS, grâce à des séminaires thématiques et à la formation des collaborateurs.

Le CIT participera activement à ces travaux dans le futur et soutiendra énergiquement les conclusions du séminaire du CIT et de l'OSJD.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

Décisions de l'Assemblée générale 2018 de l'OTIF

Lors de la 13^e Assemblée générale de l'OTIF en septembre dernier, l'élection d'un nouveau Secrétaire général était à l'ordre du jour, en sus des propositions de fond. Quelques modifications importantes de la COTIF et de ses Appendices ont en outre été décidées. Les décisions les plus importantes sont commentées ci-après ⁽¹⁾.

Election d'un nouveau Secrétaire général de l'OTIF

L'actuel Secrétaire général de l'OTIF, François Davenne, cessera ses fonctions le 1^{er} janvier 2019, date à laquelle il succédera à Jean-Pierre Loubinoux, Secrétaire général de l'UIC.

L'Assemblée générale de l'OTIF a décidé que Bas Leermakers (responsable de l'interopérabilité technique à l'OTIF) assumera la fonction de Secrétaire général de l'OTIF par intérim à compter du 1^{er} janvier 2019, jusqu'à l'entrée en fonction du nouveau Secrétaire général. Ce dernier sera élu à la fin février 2019 lors d'une session extraordinaire de l'Assemblée générale.

Approbation d'un nouvel Appendice H à la COTIF concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

L'Assemblée générale de l'OTIF a approuvé la création d'un nouvel Appendice H à la COTIF (ci-après «Règles uniformes EST»⁽²⁾). Le nouvel Appendice H à la COTIF doit établir une base légale permettant d'encourager l'interopérabilité également au-delà de l'Union européenne, de sorte que les entreprises ferroviaires puissent faire circuler un train de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation. Les nouvelles RU EST ne pourront s'appliquer que lorsque l'État membre de l'OTIF aura aussi ratifié les

(1) Un article séparé est publié dans le présent CIT-Info sur la révision des RU CUI.

(2) Selon l'usage, l'acronyme français est utilisé pour tous les Appendices à la COTIF, dans le cas concret : Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST).

Appendices techniques APTU et ATMF. Les nouvelles RU EST devront en outre être compatibles avec les dispositions du droit européen relatif à la sécurité du système ferroviaire. Les États membres de l'UE et les États qui appliquent le droit de l'Union ne devront donc en principe prendre aucune mesure de mise en œuvre supplémentaire. La portée pratique des nouvelles dispositions pour les membres du CIT est donc plutôt d'importance mineure.

Le SG CIT avait attiré l'attention avant la réunion sur le fait que l'article 7 § 3 EST (gestion de la sécurité et exploitation des trains) pourrait être problématique, dans la mesure où il impose aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires d'assurer, par la coopération, la sécurité des trains sous leur responsabilité en trafic international. Le libellé pourrait susciter des incertitudes quant à la répartition précise des tâches et des responsabilités. Le Secrétariat général de l'OTIF a expliqué que la répartition des tâches entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sera reprise dans les annexes aux RU EST, qui doivent encore être élaborées. La Commission d'experts techniques de l'OTIF est compétente pour l'élaboration de telles annexes.

Modification de la procédure de révision de la COTIF

Les modifications décidées par l'Assemblée générale de l'OTIF sont des travaux de longue haleine et nécessitent actuellement entre 5 et 7 ans selon les informations du Secrétariat général de l'OTIF. Des modifications à court terme des dispositions sont donc exclues. Afin d'accélérer la procédure, l'Assemblée générale de l'OTIF a examiné des propositions de modification de la Convention de base. Les modifications ont pour but de réduire sensiblement le délai entre une décision de l'Assemblée générale de l'OTIF et l'entrée en vigueur des modifications. L'Assemblée générale a décidé de modifier l'article 34 §§ 3 à 6 de la Convention de base de façon à ce que les modifications des Appendices à la COTIF décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur automatiquement dans l'ensemble des États membres un certain temps après leur communication (36 mois) par le Secrétariat général de l'OTIF, à l'exclusion des États qui se seraient opposés à l'Assemblée générale ou qui auraient formé opposition après coup.

A l'avenir, après l'entrée en vigueur de ces modifications, une approbation par la moitié des États membres ne sera plus nécessaire pour l'entrée en vigueur des décisions de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la COTIF.

La procédure concernant l'entrée en vigueur des modifications des Appendices à la COTIF décidées lors de cette 13^{ème} Assemblée générale obéira bien sûr aux règles actuelles de l'article 34 § 3 COTIF et durera à nouveau entre cinq et sept ans.

Mise en place d'un Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF

Par ailleurs, l'Assemblée générale de l'OTIF a approuvé la proposition de créer un groupe de travail d'experts juridiques. Entre 2018 et 2021, ce groupe de travail examinera principalement les interfaces entre les règles douanières et de transport afin de garantir l'efficacité du transport ferroviaire international, de même que la numérisation du transport international, notamment des documents de transport, et la responsabilité pour les dommages causés par un véhicule (article 7 CUV). Une discussion générale concernant la nécessité de créer au niveau de l'OTIF des conditions d'accès au réseau harmonisées sera entamée, afin de développer un cadre juridique non contraignant. Le projet d'un contrat uniforme pour les sillons internationaux fera aussi l'objet de ces discussions.

Lien utile:

➔ [Des informations concernant l'Assemblée générale de l'OTIF sont disponibles sous: http://otif.org/fr/?page_id=106](http://otif.org/fr/?page_id=106)

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE



Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs

La révision du Rail PRR, le traitement des réclamations liées aux grèves ainsi que les mesures à adopter en cas de changements d'horaires inattendus ont constitué les points forts de la Conférence des services des réclamations voyageurs de cette année. Plus de 70 personnes provenant des membres du CIT et de l'UIC ont participé à cette conférence. Marc Guigon (Chef du Département Voyageurs de l'UIC) a ouvert la conférence, qui était présidée par Enrico Trapazzo (Legal and Corporate Affairs Business Partner, FS).

Derniers développements en relation avec le PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a démarré la conférence en exposant les derniers développements en lien avec la révision du «Rail PRR» et les thèmes les plus importants de cette révision pour les chemins de fer, avant de dresser un récapitulatif de certaines affaires liées au PRR pendantes devant les juridictions nationales et les autorités nationales de mise en œuvre (NEB).

Nouveautés concernant les produits du CIT

Jan Svensson et Sandra Dobler (CIT) ont présenté les modifications apportées cette année à l'AIV, dont certaines sont issues des discussions engagées lors de la conférence de Francfort de l'an dernier. Ils ont par ailleurs décrit les nouveaux modèles de contrats du CIT pour le transfert de données personnelles dans le cadre du Règlement sur la protection des données (GDPR), applicable depuis le 25 mai dernier.

Assistance à la clientèle au sein du service après-vente de la SNCF

Patricia Padey (SNCF) a proposé une présentation des plus intéressantes sur les objectifs généraux et les processus internes du traitement des réclamations au sein de la SNCF, en mettant en exergue les défis auxquels la SNCF a dû faire face plus tôt dans l'année en raison des grèves répétées subies par le réseau ferroviaire français pendant plusieurs mois. Cette présentation a servi à bon escient d'introduction au workshop du matin sur le thème: comment faire face aux grèves à la fois d'un point de vue pratique et plus théorique.

Workshop du matin - Les grèves

Le workshop du matin a été entièrement consacré à la gestion des grèves ; plusieurs cas pratiques vécus par différentes entreprises ferroviaires en relation avec les grèves en France ont été présentés et discutés. Le workshop a débuté par un résumé des aspects juridiques des grèves, à l'aune du droit international des transports ferroviaires actuellement applicable ; des informations ont ensuite été données sur la

manière dont la SNCF a échangé avec les autres chemins de fer dans le contexte de ces grèves (par ex. tableaux indiquant les jours de grève, communication en ligne). Ces affaires ont donné lieu à des discussions très animées : comment s'occuper au mieux des voyageurs restés à quai en raison de trains annulés, comment proposer de nouvelles réservations aux voyageurs ou un remboursement pour des titres de transport inutilisés ou partiellement utilisés. L'une des questions clés sur la gestion des grèves réside dans l'information : comment informer les autres chemins de fer et comment mieux diffuser l'information à l'ensemble des organes de vente et des consommateurs finaux. Le Secrétariat général du CIT a pris acte du souhait clairement exprimé lors du workshop d'inclure dans l'AIV des informations plus précises sur les modalités de gestion des grèves sous différents angles.

Médiation, indemnisation des retards dans le cas de réservations en relation avec des pass ferroviaires, changements d'horaires inattendus

La session de l'après-midi a abordé trois thèmes différents : la médiation, l'introduction d'un système d'indemnisation des retards s'agissant de réservations opérées en relation avec des pass ferroviaires et les modalités de gestion des changements d'horaires inattendus.

Henriette Chaubon (médiatrice SNCF) a commencé par présenter le mode de fonctionnement du système de médiation en France. La médiatrice, qui exerce une fonction totalement indépendante de la SNCF, est chargée pour l'essentiel d'assurer la médiation entre le client et les transporteurs ferroviaires en cas d'insatisfaction du client face à la réponse donnée initialement par le transporteur ferroviaire. Le deuxième sujet portait sur un aspect déjà abordé lors de la conférence de l'an dernier : l'introduction possible d'un système d'indemnisation des retards s'agissant des réservations effectuées en relation avec des pass ferroviaires. Martin Kojinkof (Eurail Management) a présenté le travail effectué par le groupe Eurail quant à la mise en œuvre pratique d'un tel système. Enfin, Jan Vávra (CD) a exposé les défis auxquels sont confrontés les chemins de fer en cas de changements d'horaires inattendus, en raison notamment de travaux de génie civil sur les voies, et la manière dont y ont répondu les chemins de fer tchèques.

Les deux derniers thèmes ont également été traités lors du workshop final et ont permis au Secrétariat général du CIT et à Eurail Management de recueillir de précieux commentaires pour les travaux ultérieurs.

Enrico Trapazzo et Marc Guigon se sont chargés de clore la conférence et ont remercié les participants pour leur implication, les invitant tous à la Conférence des services des réclamations voyageurs de l'an prochain, qui se tiendra le 25 septembre 2019 à Vienne.

[jan.svensson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svensson(at)cit-rail.org)

Original: EN





Le Groupe de travail CIM s'est réuni pour la première fois avec son nouveau Président

Le Groupe de travail marchandises s'est réuni en juin 2018 avec son nouveau Président Cristian Cuenca (DB Cargo AG). L'article ci-après vous donne un aperçu des principaux thèmes examinés en réunion.

Un hommage a été rendu lors de l'ouverture de la réunion à Monsieur Jean-Marie Sié, ancien Président du Groupe de travail CIM (GT CIM), décédé récemment. De nombreux sujets importants du GT CIM ont été initiés et ont été conclus avec succès sous la présidence de Monsieur Sié.

Numérisation

Dans le contexte de la mégatendance de la numérisation, le GT CIM a été informé sur l'état d'avancement du projet « Digital Transport and Logistics Forum » de la Commission européenne. La proposition a été analysée en collaboration avec la CER ; à l'heure actuelle, elle peut être considérée comme positive, car le règlement ne régit que les modalités selon lesquelles les opérateurs économiques (tels que les entreprises ferroviaires) informent les administrations et les autorités.

Le SG CIT a informé en outre sur l'état d'avancement des travaux de réédition des produits marchandises du CIT sous forme numérique le 1er janvier 2019.

La question de la numérisation revêtira à coup sûr une importance croissante à l'avenir pour le GT CIM.

Nouveaux modèles d'exécution des transports et leur représentation dans les documents du CIT

Les transports internationaux sont exécutés de manière croissante en sous-traitance, selon le modèle « achat/vente ». D'autres modèles sont en outre examinés au niveau international au sein de différents projets, comme le modèle connu notamment sous le vocable « prix scindés ». Les membres du Groupe de travail ont eu l'occasion de formuler quelques observations générales à prendre en considération dans les discussions relatives aux modèles d'exécution des transports et qui découlent des dispositions des Règles uniformes CIM.

Différents termes sont utilisés actuellement dans les discussions relatives aux différents modèles d'exécution des transports et il n'est souvent pas possible d'établir clairement quel terme correspond à quelle définition juridique. C'est pourquoi les discussions doivent être poursuivies sur la base de schémas relatifs aux différents modèles de transport. Ces travaux constitueront à coup sûr un point important à l'ordre du jour de la prochaine réunion du GT CIM à la fin novembre 2018.

Outre les questions juridiques relatives aux modèles d'exécution des transports, le GT CIM examinera également la question de savoir si de nouveaux éléments de données sont nécessaires dans la lettre de voiture CIM et/ou dans ses messages électroniques. Toutefois, une mise en œuvre par étapes par les transporteurs a été retenue en réunion, afin de réduire les travaux dans le domaine informatique et de minimiser les coûts pour les entreprises.



Achèvement des travaux concernant l'identification des envois de déchets sur la lettre de voiture

Le Groupe de travail CIM a été renseigné sur les résultats des discussions sur cette question lors de la Conférence du CIT en mai 2018 sur les transports de marchandises soumises à des restrictions d'ordre public. La question de la manière d'identifier les déchets sur la lettre de voiture a pu être résolue lors de la réunion du Groupe de travail CIM : les participants se sont prononcés en faveur d'une solution « simple », qui vise à utiliser le code 16 existant « Autres déclarations » dans la case 7 de la lettre de voiture pour identifier les déchets.

Autres travaux importants

Le Groupe de travail CIM s'est aussi penché sur l'état d'avancement des travaux relatifs aux conséquences du nouveau code des douanes de l'UE sur les produits marchandises du CIT et à l'utilisation de codes dans la lettre de voiture CIM (électronique). Les rapporteurs assurent une collaboration étroite sur cette question avec le Groupe douanes de la CER.

Par ailleurs, les travaux en cours du Groupe d'experts Scellés ont été présentés en réunion. Une question importante sur laquelle le Groupe d'experts travaille actuellement est celle de savoir comment éviter un usage abusif des scellés.

Au terme de la réunion, les participants ont remercié le nouveau Président Cristian Cuenca de sa direction très dynamique des travaux, en se réjouissant de relever de nouveaux défis passionnants.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE

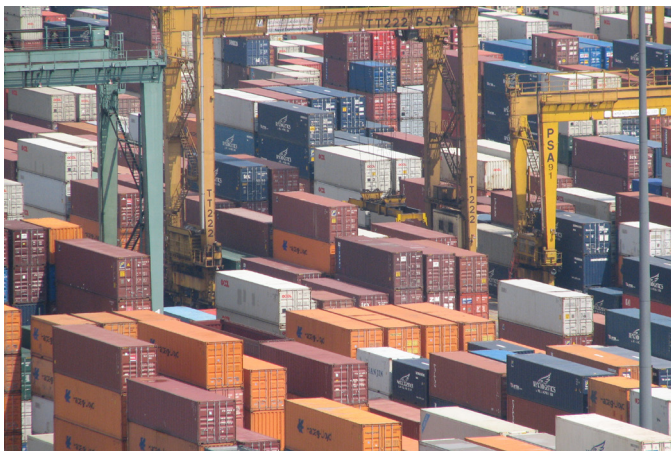
La multimodalité au centre des travaux du CIT

La question de la multimodalité devient de plus en plus importante pour les travaux du CIT, car les avantages des différents modes de transport peuvent être clairement combinés pour les membres du CIT et leurs inconvénients évités. Ainsi, l'efficacité des chaînes de transport et la rentabilité peuvent être augmentées. C'est pourquoi le CIT a accordé encore plus d'importance à ce sujet cette année, notamment dans la perspective de la prochaine réunion de la Commission Multimodalité du CIT le 16 novembre 2018 à Berne.

Les travaux du SG CIT dans le domaine de la multimodalité progressent avec succès ; après l'élaboration et la mise en œuvre de deux nouveaux produits du CIT, les **CG trafic fer-mer** et le **Contrat-type trafic fer-mer**, les travaux se concentrent actuellement sur la finalisation de la check-list du CIT et de l'IRU pour un contrat-type relatif aux transports combinés fer – route et l'élaboration d'un Guide du CIT sur le droit ferroviaire et le droit de la navigation intérieure.

Finalisation de la check-list du CIT et de l'IRU pour un contrat-type relatif aux transports combinés fer-route

Des solutions légales au niveau intergouvernemental ne pouvant être obtenues que sur le long terme, les solutions contractuelles offrent une base appropriée et rapide pour la réalisation des transports multimodaux. Le tableau comparatif



CMR - CIM - documents IRU/CIT - SMGS préparé par le CIT et l'IRU a été utilisé comme base des travaux sur le droit ferroviaire et le droit du transport routier ; il sert de base conceptuelle aux propositions relatives au contrat-cadre pour la relation interne fer-route. La check-list en cours d'élaboration se distingue clairement des contrats d'utilisation des terminaux avec les sociétés de terminaux et se rapporte exclusivement à la relation interne entre le transporteur routier et le transporteur ferroviaire pour le transbordement. En outre, il sera veillé à la conformité de la check-list avec le droit européen selon la directive 2012/34/UE et le règlement d'exécution concernant les installations de service visé à l'article 13, paragraphe 9, de la directive⁽¹⁾.

Afin que la check-list soit utilisée par tous les intervenants dans les transports ferroviaires et routiers, ses dispositions seront examinées soigneusement par les membres du CIT et de l'IRU ; la check-list sera recommandée par les deux organisations pour la relation interne entre le transporteur ferroviaire et le transporteur routier (opting-in).

Guide du CIT sur le droit ferroviaire et le droit de la navigation intérieure en préparation

Sur la base des enseignements et des connaissances acquis au sein du GT Multimodalité, le SG CIT a préparé pour la prochaine réunion de la Commission Multimodalité à la mi-novembre 2018 un premier projet de guide inspiré du guide CMR - COTIF/CIM-SMGS, qui présente une comparaison en miroir des dispositions du droit du transport ferroviaire des marchandises (COTIF/CIM), d'une part, et du droit de la navigation intérieure (CMNI, CLNI II⁽²⁾) et Convention d'Athènes sur les dommages aux bagages⁽³⁾, d'autre part. La Convention d'Athènes est intéressante dans ce contexte car elle considère le transport de bagages enregistrés comme un transport de marchandises et inclut des principes de responsabilité et de limitation de responsabilité appropriés. Les règles de responsabilité en matière de dommages selon les différents régimes juridiques sont principalement examinées et comparées dans le projet du guide.

Après les décisions qui seront prises par la Commission Multimodalité, les travaux d'élaboration du guide pourront être finalisés en 2019 en collaboration avec l'IVR (Association internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe)⁽⁴⁾ et présentés au cours d'un séminaire commun CIT/IVR en 2020 probablement à Strasbourg au siège de l'IVR.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE

(1) Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4eacbd1-d01a-11e7-a7df-01aa75ed71a1/language-en>

(2) Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure I de 1988 et II de 2012.

(3) Convention d'Athènes 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et Protocole de Londres de 2012.

(4) <https://www.ivr-eu.com/?lang=fr>



Révision des Règles uniformes CUI

La révision des Règles uniformes CUI entamée en 2014 s'est achevée lors de l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en septembre 2018.

Contexte de la révision

Le Secrétaire général de l'OTIF a mis en place un groupe de travail chargé de préparer la révision des Règles uniformes CUI entre 2014 et 2016. L'interprétation différente du champ d'application des RU CUI est à l'origine des travaux : d'une part, comme l'indique le titre des RU CUI (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire), de manière assez restrictive, en ne couvrant que les contrats relatifs à l'utilisation internationale de l'infrastructure et d'autre part de manière plus large, conformément au libellé actuel de l'article 1 § 1 (Champ d'application), en couvrant tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure aux fins de transports internationaux au sens des RU CIV⁽¹⁾ et CIM⁽²⁾, et concernant ainsi également des transports CIV ou CIM acheminés avec des trains nationaux sur la base d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure purement national.

Le Groupe de travail du Secrétaire général de l'OTIF, de même que la Commission de révision de l'OTIF ensuite, se sont prononcés pour une interprétation plutôt étroite du champ d'application des RU CUI. Selon les projets de textes, le champ d'application des RU CUI (art. 1 § 1) devrait demeurer lié aux Règles uniformes CIV et CIM, en y ajoutant une définition de la notion de « trafic ferroviaire international », qui implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés.

Etat actuel des travaux de révision des RU CUI – Réunion de l'Assemblée générale de l'OTIF à la fin septembre 2018

L'Assemblée générale a approuvé les projets de textes soumis par la Commission de révision de l'OTIF. Préalablement à l'Assemblée générale, le CIT avait clairement indiqué qu'une limitation du champ d'application risquait d'entraîner une fragmentation du droit. Bien que cette opinion ait été confortée par l'abstention d'un État membre lors du vote sur la révision, l'Assemblée générale de l'OTIF a toutefois approuvé les propositions de textes pour la révision des RU CUI telles qu'elles avaient été soumises par la Commission de révision.

Perspectives

Selon la situation actuelle en ce qui concerne l'entrée en vigueur des modifications aux Appendices à la COTIF (article 34 § 3 COTIF), l'horizon temporel à cet égard est compris entre 5 et 7 ans, selon le Secrétariat général de l'OTIF. Il faudra donc compter encore un certain temps avant que les dispositions révisées des RU CUI entrent effectivement en vigueur.

Les membres du CIT devraient toutefois réfléchir à temps aux conséquences pratiques des décisions de l'Assemblée générale de l'OTIF concernant la révision des RU CUI et aux conséquences juridiques qui en résultent pour les EF. La Commission CUI du CIT entamera rapidement de premières discussions à ce sujet.

Liens utiles

- ➔ [Informations relatives au Groupe de travail CUI du Secrétaire général de l'OTIF: http://otif.org/fr/?page_id=284](http://otif.org/fr/?page_id=284)
- ➔ [Informations relatives à la Commission de révision de l'OTIF: https://otif.org/fr/?page_id=108](https://otif.org/fr/?page_id=108)
- ➔ [Informations relatives à l'Assemblée générale de l'OTIF: http://otif.org/fr/?page_id=106](http://otif.org/fr/?page_id=106)

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original: DE

(1) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – Appendice A à la COTIF)

(2) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la COTIF)

Les E-GTC-I

Les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I) ont été élaborées en 2010 comme règles standard d'utilisation de l'infrastructure par RailNetEurope (RNE) et le CIT. En 2015, elles ont fait l'objet du projet « Harmonisation of conditions of use in the contracts between IMs and Rus » au niveau des CEO, dans le cadre du « CEO Work Plan Rail Freight in the 21st Century », placé sous l'égide de la CER et de l'UIC.

En tant que chef de projet, CFF Cargo est parvenu dans ce contexte à convaincre les gestionnaires d'infrastructure suisses de reprendre les E-GTC-I dans leurs conditions générales. Daniel Lützelschwab (Chef Droit & Compliance CFF Cargo) et Roland Saurer (Expert accès au réseau, CFF Infrastructure) ont pris une part prépondérante à la réussite de ce projet. Le processus ayant abouti à cette reprise des E-GTC-I est décrit ci-après par Daniel Lützelschwab et Roland Saurer.

Best Practice: la reprise des E-GTC-I sur le réseau ferroviaire suisse (Daniel Lützelschwab, CFF Cargo et Roland Saurer, CFF Infrastructure)

Vous êtes certainement habitués à utiliser vos appareils mobiles de manière flexible et indépendante de votre localisation. En tant que partenaire, vous disposez d'une société grâce à laquelle vous pouvez gérer tous les services, que vous les

utilisez de manière transfrontalière ou uniquement locale. Ainsi, vous pouvez facilement communiquer avec des partenaires étrangers ou vous déplacer sur des plateformes étrangères. Il va sans dire que vous échangez également des données avec des tiers sans vous soucier de la base contractuelle applicable à l'utilisation de l'infrastructure concernée. Nous ne voulons pas rater le confort qui en découle, en d'autres termes : sans cet exploit, la communication prendrait aujourd'hui beaucoup plus de temps et l'échange de données serait beaucoup plus onéreux.



Daniel Lützelschwab

Quelle est la situation dans le domaine de la logistique ferroviaire à cet égard ? « Le désert vit », a-t-on tendance à dire. Parmi les réalisations du monde numérique dans l'utilisation des infrastructures, le secteur ferroviaire est encore très éloigné, bien que cela soit déjà possible aujourd'hui. Beaucoup de choses ont déjà été écrites et discutées sur le guichet unique et l'élimination des obstacles à l'interopérabilité, mais peu de choses ont été réalisées jusqu'à ce jour. Un train international, qui circule par exemple dans quatre pays, emprunte en fonction du parcours quatre ou cinq infrastructures différentes. L'EF responsable doit négocier l'accès au réseau individuellement avec chacune d'elles. Les gestionnaires d'infrastructure (GI) se basent sur leur législation nationale et sont peu enclins, dans une large mesure, à adopter les normes internationales. Les E-GTC-I constituent pourtant depuis longtemps une norme qui s'appuie sur une base large, négociée par RNE et le CIT. Outre le fait qu'en trafic international, différents modèles de

responsabilité et d'indemnisation ne peuvent pas être uniformément transférés dans les accords clients, la plupart des EF sont submergées par le flot de réglementations. Les contrats assortis de conditions générales (CG) sont souvent signés, car il n'y a rien à négocier de toute façon en raison de l'interdiction de discrimination qui prévaut. Par ailleurs, le contenu de ces dispositions est mal compris, car il doit toujours être interprété dans le contexte de la législation et de la jurisprudence nationale. Comme ce serait facile, par contre, si une EF pouvait simplement conclure un contrat avec un seul GI pour l'ensemble du parcours et ne disposer que d'une seule personne de contact en cas de questions et de perturbations de l'exploitation. Les GI devraient régler entre eux les aspects commerciaux, sans que les EF ne doivent entreprendre quoi que ce soit. Un premier pas relativement simple vers ce nouveau monde pourrait être réalisé grâce à une uniformisation des conditions contractuelles d'utilisation de l'infrastructure.



Roland Saurer

Dans ce contexte, CFF Infrastructure s'est déclaré prêt à examiner une reprise des E-GTC-I. Conjointement avec CFF Cargo SA en tant que représentant de la CEO Taskforce du secteur fret et avec l'appui du Secrétariat général du CIT, de nombreuses dispositions des E-GTC-I, des propres CG d'utilisation de l'infrastructure (CG GI) et du droit national ont été comparées. Il en est résulté très rapidement qu'un remplacement des CG GI en vigueur par les E-GTC-I n'était pas une option pour les GI en Suisse, en raison des références au droit européen. Dans un premier temps, il s'est agi d'abord de viser à une reprise matérielle des E-GTC-I. Mais même cette approche n'a pas résisté longtemps, car elle n'aurait pas apporté la sécurité juridique nécessaire ni conduit à une véritable normalisation. Dans l'hypothèse d'une reprise purement matérielle, chaque révision des E-GTC-I devrait être reportée dans les outils contractuels pour être applicables. Nonobstant le manque de discipline dans cet exercice, le fait de se passer de règles particulières individuelles aurait

constitué un trop grand défi. A partir de là, plusieurs solutions se sont succédées afin de reprendre formellement les E-GTC en les intégrant dans le contrat.

Avec ces premiers résultats partiels positifs, le scepticisme initial a cédé le pas à une attitude positive à l'égard de l'harmonisation envisagée. Très rapidement, BLS Netz AG et SOB Infrastructure ont collaboré ; l'enseignement selon lequel un standard pouvait être créé dans cette constellation pour la majorité du réseau suisse à voie normale a également eu un effet stimulant. Alors qu'au début des travaux, le libellé des E-GTC-I devait être défendu par rapport à l'ancienne formulation éprouvée des GI, la démarche a changé avec la nouvelle prise de conscience, à tel point qu'il fallait prouver avec de solides arguments pourquoi une dérogation par rapport aux E-GTC-I demeurerait nécessaire. Grâce à ce changement d'attitude à l'égard des E-GTC-I, seul un très petit nombre de dispositions a finalement dû être modifié ou complété. Les dérogations et compléments nécessaires par rapport aux E-GTC-I ont pu ainsi être réduits au minimum. Bon nombre des ajustements ont dû être faits uniquement en raison de l'impossibilité de faire référence au droit européen

en Suisse, sans qu'il n'en résulte des différences de fond sérieuses. En tout état de cause, aucun conflit réel avec le droit suisse contraignant n'a été relevé.

En 2018, les trois gestionnaires d'infrastructure impliqués ont adopté les E-GTC-I comme partie intégrante dans leurs contrats d'utilisation du réseau. L'expérience montre que l'harmonisation n'a pas occasionné jusqu'à maintenant d'entraves dans les activités quotidiennes ou de sujétions administratives supplémentaires. Cette évolution ne peut que nous encourager à poursuivre l'objectif d'une administration plus simple, plus légère et donc plus avantageuse des transports ferroviaires internationaux, afin que le secteur ferroviaire ne perde pas le contact avec les besoins des clients et l'avenir.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(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.

Le transporteur substitué est-il lié aux délais de livraison convenus entre le transporteur contractuel et l'expéditeur ?

Le délai de livraison pour chaque contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux entre le lieu de prise en charge et le lieu de livraison de la marchandise, lorsque ces lieux sont situés dans deux Etats membres de la COTIF différents (article 1 § 1 CIM), est convenu entre l'expéditeur et le transporteur conformément à l'article 16 § 1 CIM ; à défaut d'une convention, les dispositions de l'article 16 §§ 2 à 4 CIM s'appliquent (voir le CIT-Info 1/2015, p. 9). Selon l'article 3 a) CIM, le terme « transporteur » désigne aussi bien le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu des Règles uniformes CIM, qu'un transporteur subséquent, qui a adhéré *post factum* à ce contrat.

La question logique qui se pose dans le cadre de la systématique des Règles uniformes CIM est celle de l'obligation de respecter les délais de livraison maximaux par le transporteur substitué, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur [article 3 b) CIM en relation avec l'article 27 CIM]. En cas de non-respect du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport, conformément à l'article 23 § 1 CIM en relation avec l'article 33 § 1 CIM. Il est évident que le respect des délais

de livraison maximaux par le transporteur substitué pour la partie du transport qu'il exécute dépasse contractuellement le champ d'application des Règles uniformes CIM et doit donc être réglée. Ce contrat bilatéral n'est pas couvert par la lettre de voiture CIM elle-même ; le transporteur contractuel serait toutefois bien inspiré de porter à la connaissance du transporteur substitué les informations figurant dans la case 7 de la lettre de voiture CIM relatives au délai de livraison maximal convenu ; le transporteur substitué serait sinon dans l'incapacité de savoir si le délai de livraison pour l'ensemble du transport a été dépassé. Finalement, il est dans l'intérêt du transporteur contractuel de convenir le délai de livraison pour la partie du transport exécutée par le transporteur substitué en tant que partie du total du délai de livraison maximal, dès lors qu'il est responsable pour l'ensemble du transport et du respect du total des délais de livraison maximaux – voir article 27 § 1 CIM in fine CIM. Cette obligation peut être prévue dans un contrat bilatéral entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué basé sur les RU CIM ou sur le droit national du lieu de la conclusion du contrat de transport.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE



Nouvelles du Comité du CIT



Lors de sa deuxième réunion de l'année le 27 septembre 2018 à Paris, placée sous la direction de son Président (Jean-Luc Dufournaud), le Comité a fait le point sur les travaux de réalisation du programme de travail 2018. Le Comité a

également préparé les objets à soumettre à l'Assemblée générale 2018, en particulier le budget et le programme de travail 2019, ainsi que les élections à venir au sein du Comité du CIT. Le Comité s'est penché en outre sur une clarification des Statuts dans le domaine des membres, qui doit permettre de mieux appréhender les développements du marché des transports ferroviaires, en particulier dans le domaine de la distribution. Ces discussions seront poursuivies lors de la prochaine Assemblée générale le 15 novembre 2018. Enfin, quelques modifications ont été apportées au Règlement du personnel, afin de garantir l'équivalence avec les règles des CFF, principe prévu dans un accord avec les partenaires sociaux. La prochaine réunion aura lieu le 11 avril 2019 à Berne.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)
Original: DE

Une formation sur mesure pour la SNCF

Le 20 septembre 2018, le CIT a organisé un séminaire pour les différents services juridiques de la SNCF et ses filiales sur les questions juridiques et pratiques liées au trafic ferroviaire international de voyageurs. Cela a permis au Secrétariat général du CIT de présenter les différents produits du CIT en trafic voyageurs (conditions générales, accords, guides, etc.) et de faire le point sur les développements les plus récents relatifs aux droits des voyageurs dans l'Union européenne. Le Secrétariat général du CIT remercie toute l'équipe de SNCF Mobilités, et en particulier Anne Guéniot, Directrice juridique, pour les échanges vifs et intéressants qui ont suivi les présentations !

Nouvelle offre du CIT pour ses membres

Depuis 2016, le CIT offre une nouvelle prestation à ses membres pour la formation interne des collaborateurs dans ses domaines d'expertise : transport international de voyageurs, transport international de marchandises et utilisation de l'infrastructure. Ces séminaires de formation sont flexibles et adaptables aux besoins internes de l'entreprise. Tout membre du CIT qui serait intéressé à offrir une formation à ses collaborateurs est invité à prendre contact avec le Secrétariat général du CIT.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original: FR



Accueil chaleureux de la Directrice juridique et ses collègues de SNCF Mobilités à Paris

Le CIT souhaite la plus cordiale bienvenue aux nouveaux membres !

Pays	Entreprise	Qualité de membre
Serbie	Eurorail Logistics Doo	Membre titulaire dès le 1er janvier 2019
Slovaquie	I.G. Rail s.r.o.	Membre titulaire dès le 1er septembre 2018
Serbie	Pannon Rail Doo	Membre titulaire dès le 1er octobre 2018

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)

Original: DE



CALENDRIER-CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
7 novembre	Groupe d'experts Scellés	Vienne	Fabienne Vaisson
13/14 novembre	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
15 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
16 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
28/29 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
22-25 octobre	Technical Meetings	UIC	Francfort	Jan Svensson
23 octobre	RU Dialogue		Bruxelles	Isabelle Oberson
26/27 octobre	Beijing Conference of International Railway Transport law	Beijing Jiaotong University	Beijing	Erik Evtimov
29-31 octobre	URL Expert Group	UNECE	Genf	Erik Evtimov / Nina Scherf
1/2 novembre	Intelligent Transport Conference	Russell Publishing Ltd	Londres	Jan Svensson
5 novembre	Legal Group	UIC	Rome	Sandra Dobler
6 novembre	Passenger Services Group (PSG)	UIC	Rome	Sandra Dobler
8 novembre	Freight Forum	UIC	Vienne	Erik Evtimov
21 novembre	Digital Rail Revolution	UIC	Paris	Erik Evtimov
21-23 novembre	Working Party Rail Transport	UNECE	Genève	Cesare Brand
27 novembre	Groupe d'étude Utilisation Wagon	UIC	Paris	Erik Evtimov / Nina Scherf
6 décembre	European Regional Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
6 décembre	European Rail Freight Day	RNE	Vienne	Erik Evtimov / Nina Scherf
7 décembre	Assemblée générale	UIC	Paris	Cesare Brand
11 décembre	Digital Workshop	UIC	Vienne	Erik Evtimov
18 décembre	High Level Meeting	UZ	Kiev	Cesare Brand / 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