



TABLE DES MATIÈRES

Workshop Multimodalité

Avant la 2ème réunion de la Commission Multimodalité, un workshop consacré à la multimodalité aura lieu l'après-midi du 12 novembre 2015 à 14.00 h à Berne. Le workshop sera organisé en collaboration avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) et avec la participation du CCTT (Conseil de coordination des transports transsibériens). Il sera dirigé par Madame Maria Kalimeri, Présidente de la Commission Multimodalité du CIT. Le workshop se terminera vers 18.00 h avec un apéritif en commun.

Vous trouverez de plus amples informations sur le workshop sur le site Internet du CIT ainsi que dans l'article dans le CIT-Info 4.

➔ [Programme](#)

Assemblée générale du CIT

L'Assemblée générale du CIT aura lieu le 19 novembre 2015 à Berne au siège du CIT à la Weltpoststrasse 20 (salle A, 1er étage). La partie officielle de la réunion commencera à 09.00 h et durera jusqu'à 11.30 h au plus tard. Monsieur Péter Ronai, Vice-Président de RailNetEurope, fera ensuite un exposé intitulé « Rôle et attributions de RNE dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure » ; une discussion fera suite à cet exposé. L'Assemblée générale se terminera à 12.30 h.

L'invitation et le document de travail sont à la disposition des membres du CIT sur notre site Internet.

➔ www.cit-rail.org

- 2 Le contrat de transport dans le cadre du Règlement Rome I
- 3 Assemblée générale de l'OTIF
- 4 Conférence des services des réclamations voyageurs CIT/UIC
- 5 La Cour Suprême des Etats-Unis examine l'affaire ÖBB-Personenverkehr AG contre Carol Sachs
- 6 Projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »
- 7 Envois postaux en trafic CIM/SMGS entre la Chine et l'Europe
- 8 Indications des marchandises dangereuses dans la lettre de voiture CIM/SMGS
- 9 Réunion d'automne du Comité du CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

C'est toujours un plaisir que de voir les plans se réaliser, lorsque les projets passent du papier à la réalité. La lettre de voiture CIM/SMGS constitue un tel exemple. Vous trouverez un rapport sur l'utilisation croissante et réussie de ce document de transport du CIT et de l'OSJD sur le corridor eurasiatique. Dans le cadre d'un nouveau projet de concert avec l'Union postale universelle, le CIT soutient ses membres quant aux règles applicables en matière de droit du transport pour le transport ferroviaire d'envois postaux de la Chine vers l'Europe de l'Ouest. Vous trouverez également dans le présent numéro un rapport sur la Conférence des services des réclamations voyageurs. Ces conférences constituent la colonne vertébrale des activités du CIT en matière d'application et de développement des produits du CIT. Elles font le lien entre le droit et la pratique. Les produits du CIT doivent pouvoir être utilisés constamment par les membres du CIT et être adaptés en permanence à l'évolution.

Enfin, j'attire votre attention sur le très intéressant article relatif au contrat de transport dans le cadre du Règlement Rome I.

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



Le contrat de transport dans le cadre du Règlement Rome I

Le Règlement No 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 (Rome I) règle le droit international privé de l'Union européenne dans le domaine des obligations contractuelles. Il est entré en vigueur le 17 décembre 2009 dans tous les Etats membres de l'UE, à l'exception du Danemark.

1. Informations générales sur le Règlement « Rome I »

Introduction

Rome I constitue un règlement qui, selon l'art. 288 alinéa 2 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), ne nécessite pas d'être transposé dans le droit national ; il est directement applicable. Il concerne exclusivement des questions internationales (art. 1 alinéa 1 Règlement Rome I) et ne contient que des règles de conflits⁽¹⁾, qui renvoient aux règles matérielles applicables de l'Etat concerné.

Champ d'application

Sur le plan matériel, le règlement ne s'applique qu'aux matières civiles et commerciales (art. 1 alinéa 1 Règlement Rome I). En termes de temps, le règlement s'applique à tous les contrats conclus après le 16 décembre 2009. Le principe du libre choix du droit applicable constitue un des principes de base du règlement. Cela signifie concrètement que les parties sont libres de désigner de manière autonome le droit qui leur sera applicable⁽²⁾. Le règlement fixe toutefois de nombreuses restrictions au principe de la liberté de choix.

Le contrat de transport dans le cadre du Règlement Rome I

Comme mentionné plus haut, le règlement s'applique notamment aux matières civiles. Ceci inclut aussi les contrats de transport. Le contrat de transport est réglé à l'art. 5 du Règlement Rome I. L'art. 5 contient plusieurs critères de rattachement pour la désignation du droit applicable.

En matière de contrats de transport, il convient d'abord de distinguer s'il s'agit d'un transport de marchandises ou de voyageurs. La liberté de choix vaut en principe pour les transports de marchandises (voir le principe mentionné plus haut). À défaut de choix exercé, le droit applicable au



contrat de transport de marchandises est le droit du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle⁽³⁾, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, le droit du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique.

Seule une liberté de choix limitée vaut pour les transports de voyageurs. Cette restriction est basée sur la réflexion selon laquelle le voyageur en tant que partie la plus faible nécessite régulièrement d'être davantage protégé. C'est pourquoi seul le droit du pays dans lequel le voyageur a sa résidence habituelle, le droit du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle ou a son lieu d'administration centrale, ou le droit applicable au lieu de départ ou de destination peut être choisi par les parties. À défaut de choix exercé, le droit applicable est le droit du pays dans lequel le voyageur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, le droit du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique.

L'art. 5 alinéa 3 contient une clause échappatoire valant tant pour le transport des marchandises que des voyageurs: lorsque le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays, le droit de cet autre pays s'applique.

2. Relation entre les dispositions de la COTIF contenues dans les Règles uniformes CIM et CIV et le Règlement Rome I

Les dispositions de la COTIF contenues dans les RU CIM et CIV concernent les transports internationaux de marchandises et de voyageurs. L'art. 5 du Règlement Rome I se

(1) Une règle de conflit désigne une disposition qui règle la question du droit applicable dans les affaires juridiques internationales. Une règle matérielle désigne en revanche une disposition qui règle des questions matérielles.

(2) Le principe de la liberté de choix est réglé à l'art. 3 du Règlement Rome I. Conformément à l'art. 3 alinéa 1, les parties désignent en principe de manière autonome le droit applicable à leur relation contractuelle.

(3) En général : selon l'art. 19 du Règlement Rome I, le lieu de résidence habituelle pour une société, une association ou une personne morale est le lieu où elle a établi son administration centrale. La résidence habituelle d'une personne physique agissant dans l'exercice de son activité professionnelle est le lieu où cette personne a son établissement principal.

rapporte d'une manière générale aux contrats de transport internationaux et couvre dès lors également les transports internationaux ferroviaires. Les dispositions des RU CIM et CIV se recoupent dès lors avec celles de l'art. 5 du Règlement Rome I ; par conséquent, la question de savoir quelles dispositions s'appliquent en priorité se pose.

Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et des voyageurs (CIV) contiennent essentiellement, contrairement aux règles de conflits dans le Règlement Rome I, des règles matérielles, qui peuvent s'appliquer directement. Elles sont entrées en vigueur avant le Règlement Rome I.

Les dispositions de la COTIF (RU CIM et CIV) sont applicables en priorité. Ce résultat est motivé d'une part par le caractère de ces règles uniformes, dès lors qu'il s'agit de droit matériel international uniforme, qui s'applique directement

en priorité, si bien que des règles de conflits n'ont plus lieu d'être observées. D'autre part, la priorité des RU CIM et CIV résulte du fait que le Règlement Rome I procède du droit public et que les conventions internationales conclues avec des Etats non membres de l'UE, qui existaient déjà au moment de l'adoption du Règlement Rome I, l'emportent (voir art. 25 Règlement Rome I).

Nina.Sziladi-Scherf(at)cit-rail.org
Original: DE

Lien utile

➔ [Règlement \(CE\) no 593/2008](#)

Assemblée générale de l'OTIF

La 12ème Assemblée générale de l'OTIF a eu lieu les 29 et 30 septembre à Berne. Le mandat du Secrétaire général, François Davenne, a été prolongé pour une nouvelle période de trois ans. En outre, des modifications de la Convention de base de nature plutôt formelle ont été décidées. Il s'agit en premier lieu de questions de terminologie (Union européenne au lieu de Communauté européenne, définition du



Des représentants de 42 des 49 Etats Membres ont participé à l'Assemblée Générale

détenteur du wagon) et de questions procédurales (inscription de lignes maritimes). S'agissant des Règles uniformes CIM, des informations sur les travaux en cours en relation avec la lettre de voiture électronique ont été données et une révision possible a été annoncée pour l'année 2018. Cette révision doit se fonder sur les travaux en cours du CIT au niveau du secteur. Les principales autres décisions prises concernent la mise en œuvre des ECE (entités chargées de l'entretien) dans les règles de l'OTIF. Du point de vue juridique, il convient de souligner l'importance de la détermination de l'ECE comme auxiliaire du détenteur du wagon. Enfin, le texte consolidé du Rapport explicatif relatif à la COTIF et à ses Appendices a été examiné. Ce dernier doit gagner en importance à l'avenir dans le cadre de l'interprétation des dispositions de la COTIF.

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



Les droits des voyageurs au centre des discussions lors de la Conférence annuelle des services des réclamations voyageurs

Indemnisation des retards, assistance appropriée en cas de perturbations ou de correspondances manquées et autres problématiques relatives aux droits des voyageurs, telles ont été cette année les questions à l'ordre du jour lors de la Conférence des services des réclamations voyageurs, qui s'est tenue le 24 septembre à Berne.

Ouverture avec des études de cas

Plus de 40 collaborateurs des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT et de l'UIC ont pris part activement aux différents workshops consacrés à l'analyse de cas pratiques. Les participants ont échangé leurs points de vue sur la manière de gérer l'assistance permettant de poursuivre le voyage en cas de correspondances manquées en journée et sur la prise en charge de l'hébergement lorsque le voyageur manque la dernière correspondance du jour. Le workshop s'est également penché sur des cas d'indemnisation suite à des retards, sur les prestations en matière d'assistance, etc., ce qui a permis d'étudier dans le même temps l'ensemble des processus, depuis la vérification des faits, en passant par le calcul de l'indemnité et le versement au client, jusqu'aux fonctions de back-office comme la répartition des coûts entre les entreprises ferroviaires.

Derniers développements relatifs au PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a détaillé la mise en œuvre actuelle des droits des passagers en insistant tout particulièrement sur les directives d'interprétation du Rail PRR, présentées cet été par la Commission européenne. Les directives d'interprétation n'ont aucune valeur juridique contraignante, seule la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) étant habilitée à donner des interprétations contraignantes du PRR. Toutefois, les directives d'interprétation représentent l'opinion de la Commission européenne sur certains points du PRR et peuvent de ce fait servir de guide lorsqu'il s'agit d'interpréter le PRR. Isabelle Saintilan a conclu sa présentation en livrant quelques informations pertinentes relatives à certaines affaires pendantes devant des cours nationales.

Informations : quelles obligations pour les chemins de fer ?

Oliver Hirschfeld (DB) a mis en évidence au cours de sa présentation combien il est important de fournir au client les bonnes informations avant, pendant et après son voyage. L'obligation d'information est l'une des exigences principales du PRR. Oliver Hirschfeld s'est d'abord attelé à définir le cadre juridique, avant d'exposer la situation complexe de



Les débats ont fourni au SG CIT de précieuses informations pour les développements futurs et l'amélioration des produits voyageurs du CIT

l'Allemagne où la DB est le seul transporteur à figurer sur les billets (en tant qu'entreprise émettrice), mais où plusieurs autres entreprises ferroviaires interviennent dans le contrat de transport. La question clé selon l'autorité allemande en charge de l'application du PRR (NEB) consiste à savoir comment informer le client de cette situation et quand l'en informer. Selon le NEB allemand, le client a besoin d'être informé de cette situation non seulement après l'achat de son billet (au moyen d'informations figurant sur le billet par exemple), mais également avant l'achat. L'une des solutions possibles pour les points de vente physiques pourrait consister à diffuser les informations sur de grandes affiches. Le vif débat qui a suivi cette présentation montre que la question est d'une extrême importance pour l'ensemble des entreprises ferroviaires : comment, quand et où fournir au client les bonnes informations, et comment traiter les réclamations lorsque les entreprises n'ont pas donné au client des informations correctes ou suffisantes.

Gestes commerciaux et bonnes pratiques

Philipp Kaeser (CFF) a dévoilé la façon de procéder des CFF en matière de gestes commerciaux. Les CFF ont décidé que tout membre de leur personnel en contact direct avec la clientèle a la possibilité mais aussi la responsabilité de tenter de résoudre les réclamations émanant des clients de façon simple et satisfaisante pour chacune des parties. Les moyens pour y parvenir sont nombreux : différents types de bons de voyage, remboursements des frais supplémentaires, envoi de fleurs, etc. Le meilleur moyen restant peut-être de présenter des excuses et de faire preuve de compréhension envers le client. Par ailleurs, les CFF ont mis au point un support interne à l'intention de l'ensemble de son personnel sous la forme d'un manuel des gestes commerciaux et de pages Intranet qui fonctionnent à la manière d'un Wikipedia interne (« Wikipedia des services-clientèle »). Philipp Kaeser a conclu par la présentation du magasin externe des CFF dédié aux gestes commerciaux (un « magasin des gestes commerciaux » en ligne), où le client peut choisir son propre mode d'indemnisation jusqu'à un certain montant. Le magasin des gestes commerciaux donne au client le choix entre différents types de billets CFF, de la nourriture, du vin et d'autres articles. Le débat animé qui a succédé à la présentation a montré que les participants à la conférence considèrent le geste commercial comme un outil important dans la résolution des plaintes des clients. Plusieurs entre-

prises ferroviaires ont également indiqué qu'elles testent ou utilisent actuellement des approches similaires au sein de leur service-clientèle, notamment les NS et la DB.

Documents du CIT destinés aux services des réclamations

Jan Svensson (CIT) a présenté les derniers développements relatifs aux documents du CIT, qui sont des instruments utiles pour les services en charge des réclamations des clients. Isabelle Oberson (CIT) s'est ensuite intéressée de plus près à l'Accord AIV qui sert de base à la coopération entre les services des réclamations. Elle a expliqué où trouver dans l'AIV les instructions et les outils adéquats pour traiter les réclamations, pour savoir quelle entreprise ferroviaire est habilitée à traiter la réclamation, etc. Les participants au workshop ont d'ailleurs soulevé quelques questions concernant la nécessité de planifier et d'organiser l'assistance de façon appropriée, notamment pour les clients nécessitant d'être hébergés à l'hôtel, la façon de calculer les indemnités de retard pour les billets à prix réduit et le moment à partir duquel le « manque de confort » survient.

Les participants aux workshops ont débattu des solutions possibles, à la fois d'un point de vue juridique et d'un point de vue pratique. Les débats ont également fourni au SG CIT de précieuses informations pour les développements futurs et l'amélioration des produits voyageurs du CIT.

Retour d'information et actions futures

L'enquête menée parmi les participants a mis en évidence leur satisfaction quant aux questions traitées dans les présentations ainsi que dans les workshops, et a fourni au SG CIT des informations précieuses pour les conférences à venir.

La date de la Conférence des services des réclamations voyageurs a déjà été fixée pour l'année prochaine au 29 septembre 2016.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN

La Cour Suprême des Etats-Unis examine l'affaire ÖBB-Personenverkehr AG contre Carol Sachs

Chaque année, les entreprises ferroviaires européennes transportent des millions de passagers venus du monde entier, notamment des citoyens américains. Mais que se passe-t-il en cas d'accident ferroviaire ? Un citoyen étranger peut-il saisir le tribunal de son pays ? La Cour Suprême juge actuellement une affaire de ce type, une action en justice ayant été engagée aux Etats-Unis par une citoyenne américaine blessée en 2007 lors d'un voyage en Autriche effectué avec ÖBB Personenverkehr.

Bref rappel des faits

En 2007, pendant un séjour en Autriche, Madame Carol Sachs, originaire de Californie (Etats-Unis), s'est blessée en tombant dans l'espace situé entre le quai et le train, alors qu'elle tentait de monter à bord d'un train déjà en mouvement. Madame Sachs avait acheté son pass Eurail pour l'Autriche et la République tchèque sur Internet auprès de Rail Pass Experts (RPE), une agence de voyages basée dans le Massachusetts. Il n'existait aucun lien direct entre les ÖBB et RPE, la relation entre Eurail et RPE étant quant à elle uniquement indirecte.

Procédure initiale dans le cadre de l'affaire

Le Tribunal du district nord de Californie a été saisi suite à une plainte pour préjudice corporel déposée par Madame Sachs à l'encontre d'ÖBB Personenverkehr. En réponse à

cette plainte, les ÖBB ont invoqué leur immunité souveraine en vertu de la loi américaine correspondante (Foreign Sovereign Immunity Act, ci-après « FSIA »), ceux-ci étant détenus par la République d'Autriche via la ÖBB Holding AG. Le tribunal de district a rejeté l'affaire faute de compétence ratione materiae. Le tribunal a estimé que l'exception de l'activité commerciale au titre de la FSIA ne s'appliquait pas, étant donné que les ÖBB n'avaient pas eux-mêmes exercé une activité commerciale aux Etats-Unis et que la vente du pass Eurail par RPE ne pouvait leur être attribuée.

Madame Sachs a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel des Etats-Unis pour le neuvième circuit. L'affaire a d'abord été examinée par un collège de la cour puis réexaminée en formation plénière (c'est-à-dire par tous les juges de la cour). Le collège de trois juges a rejeté l'appel. L'ensemble des juges ont dû statuer sur l'application de l'exception visée par la FSIA (activité commerciale d'un Etat étranger sur le territoire américain) à l'achat individuel de billets aux Etats-Unis auprès d'une agence de voyages, à des fins de voyage avec un transporteur détenu par ledit Etat étranger. La formation plénière a cassé la décision du collège de juges et donné compétence aux tribunaux américains dans le cadre de cette affaire. Trois juges, parmi lesquels le juge en chef, étaient en désaccord avec ce verdict.

Traitement de l'affaire par la Cour Suprême

Les ÖBB ont interjeté appel de la décision de la Cour d'appel devant la Cour Suprême des Etats-Unis. Dans un premier temps, cette dernière devait déterminer si l'affaire devait être entendue ou non. Il y a lieu de souligner qu'en moyenne, moins d'un pour cent des requêtes adressées à la Cour Suprême sont ensuite entendues sur le fond. A ce stade, le CIT et les Pays-Bas ont soutenu la position des ÖBB par le biais de lettres amicus curiae. Le CIT a essentiellement fait valoir l'applicabilité, à la présente affaire, de la COTIF et des RU CIV, de même que des règles de compétence respectives selon les articles 56 et 57 CIV. Le 23 janvier 2015, la

Cour Suprême a accordé un writ of certiorari, ce qui signifie qu'elle a accepté de se charger de cette affaire.

Avant l'audience, durant laquelle la Cour Suprême se penche sur les questions de fond, le CIT a pu soumettre une deuxième lettre amicus curiae afin d'appuyer une nouvelle fois la position des ÖBB et de conforter les arguments susmentionnés. En outre, les Pays-Bas et la Confédération suisse ont soumis une lettre amicus curiae conjointe en faveur des ÖBB. L'audience orale s'est déroulée le 5 octobre 2015. Au vu du procès-verbal correspondant, il semblerait que la Cour Suprême abonde plutôt dans le sens des ÖBB. Elle devrait trancher définitivement au printemps 2016. Les documents les plus importants et les étapes majeures de la procédure sont mis en ligne sur un blog, lequel fait rapport des activités de la Cour Suprême. Les deux lettres amicus curiae du CIT y sont disponibles.

Le SG CIT fournira en temps voulu une analyse des questions juridiques soulevées au cours de l'affaire dans les prochains numéros du CIT-Info.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

- ➔ [Blog de la Cour Suprême des Etats-Unis](#)
- ➔ [Procès-verbal d'audience devant la Cour Suprême – affaire ÖBB-Personenverkehr AG contre Carol Sachs](#)

TRAFIC MARCHANDISES

La réalisation du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » est poursuivie avec succès dans la pratique

Lors de leurs dernières réunions les 9 et 10 septembre 2015 au siège du Comité de l'OSJD, les participants aux réunions des coordinateurs et du Groupe de pilotage ont pu constater le succès de la réalisation du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » dans la pratique. Plus de 30 personnes ont participé à ces réunions. La participation très active des représentants des Chemins de fer du Kazakhstan (KZH) et des Chemins de fer chinois (KZD) est un développement stratégique important et réjouissant pour les coordinateurs du projet, le CIT et l'OSJD.

Utilisation généralisée de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Les nouvelles relations de trafics CIM/SMGS entre la Chine et l'Espagne confirment que l'interopérabilité technique ne constitue aucunement un obstacle aux transports eurasiatiques. Une procédure systématique est très importante pour le bon déroulement des transports ferroviaires eurasiatiques ; ainsi non seulement l'interopérabilité technique et juridique joue un rôle déterminant pour l'optimisation des transports ferroviaires eurasiatiques de marchandises entre la Chine et l'Europe. Grâce à l'introduction de



Durant les cinq premiers mois de l'année 2015, 49 trains de conteneurs ont circulé entre Chongqing (CN) et Duisburg (DE) sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS

la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS en 2006, 10 % des frais administratifs inclus dans les prix de transport ont pu être économisés, ce qui rend ces transports très attractifs. Le CIT soutient ainsi le développement des corridors ferroviaires eurasiatiques, sur lesquels la lettre de voiture CIM/SMGS peut être utilisée.

Le coordinateur des RZD a présenté une statistique détaillée de l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS durant l'année 2014 et le premier semestre 2015 ; en 2014, 9'401 lettres de voiture CIM/SMGS ont été utilisées à l'exportation, 11'649 lettres de voiture CIM/SMGS à l'importation et 3'496 lettres de voiture CIM/SMGS pour des envois en transit en provenance du Kazakhstan et de la Chine à destination de l'Europe, ce qui représente une augmentation d'environ 50 % par rapport à l'année 2013. Durant le premier semestre 2015, 2'702 lettres de voiture CIM/SMGS ont été établies pour les trafics en provenance de la Chine à destination de l'Allemagne, alors que dans la direction opposée, seule une lettre de voiture CIM/SMGS a été utilisée. Les coordinateurs ont donc été invités à analyser ce déséquilibre et à en communiquer les causes possibles d'ici à la fin 2015, en tenant compte des chiffres globaux pour l'année 2015, au CIT et à l'OSJD, coordinateurs du projet. Ces résultats seront discutés lors des prochaines réunions respectives.

L'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF et de l'Afghanistan au SMGS joueront un rôle important dans la poursuite du développement du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Les transports multimodaux augmenteront aussi fortement au cours des prochaines années, en particulier en collaboration avec l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et la Fédération de Russie dans les régions de la mer Noire et de la mer Caspienne, ce qui constitue une autre possibilité de mettre en œuvre la lettre de voiture CIM/SMGS de manière durable.

Extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS à la République populaire de Chine

Les coordinateurs ont constaté avec satisfaction que les relations de trafics CIM/SMGS sur lesquelles la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS est utilisée actuellement correspondent pratiquement à une utilisation généralisée de ce document. Le représentant des Chemins de fer chinois (KZD) a annoncé que durant les cinq premiers mois de l'année 2015, 49 trains de conteneurs ont circulé entre Chongqing (CN) et Duisburg (DE) sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS, soit cinq à six fois plus que durant l'année 2013. 16 trains de conteneurs ont circulé entre Chengdu (CN) et Lodz (PL) sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS.

Le représentant de DB Schenker Rail DE (DBSR DE) a confirmé que les transports se déroulent avec succès entre la Chine et l'Allemagne. Il y a des trafics réguliers au départ de la Chine à destination de l'Allemagne. La demande pour des transports au départ de l'Europe de l'Ouest à destination de la Chine croît également. Actuellement, DB Schenker Rail DE prend également des mesures en vue d'intensifier ces transports. L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour ces transports constituerait aussi un avantage. A cette fin, une relation de trafic stable est – ouest et ouest – est avec les mêmes règles est nécessaire.

Afin de faciliter l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et d'améliorer l'efficacité des transports, les Chemins de fer chinois (KZD) proposent de simplifier les pro-

cédures visant à convenir l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Actuellement, il est nécessaire que l'expéditeur fournisse un mois avant le transport CIM les informations relatives aux envois, en particulier la nature et le code de la marchandise, l'expéditeur et le destinataire, la gare destinataire, l'itinéraire, les opérateurs étrangers, pour pouvoir effectuer un transport sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Le transport n'est possible qu'après réception de la confirmation de tous les chemins de fer de transit et de destination. Comme dans de nombreux cas, le transport de marchandises dans un conteneur est commandé par différents expéditeurs et que de nombreuses commandes ne peuvent pas être planifiées, c'est-à-dire que de nombreux chargements sont organisés juste avant le transport, les expéditeurs ne peuvent pas fournir à temps les informations aux réseaux de départ. Par ailleurs, l'établissement de la lettre de voiture en chinois et la remise à temps de la facture doivent être optimisés.

Les coordinateurs ont donc proposé que les relations de trafics les plus utilisées entre la République populaire de Chine et l'Europe puissent au moins être inscrites dans l'annexe 1 au GLV-CIM/SMGS et l'annexe 6 au SMGS sous le chapitre de la République populaire de Chine. L'inscription des trois gares frontières ci-après avec la Russie, la Mongolie et le Kazakhstan est très importante pour les transports ferroviaires de marchandises avec la République populaire de Chine :

- Alshankou – Dostyk, entre la République populaire de Chine et le Kazakhstan ;
- Erljan – Zaminuud, entre la République populaire de Chine et la Mongolie ;
- Manzuli – Zabaikalsk, entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie.

La réexpédition des envois sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS peut intervenir dans ces gares.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Envois postaux en trafic CIM/SMGS entre la Chine et l'Europe

Après plus de deux millénaires, la route de la soie entre la Chine et l'Europe est à nouveau sur le radar économique et politique, notamment en raison du développement rapide du commerce électronique mondial. La nécessité de renforcer le rôle du transport ferroviaire dans le but de répondre à la demande pour le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe à l'ère de la mondialisation et de la numérisation est toujours d'actualité.

Envois postaux sur le rail

Les transports de marchandises entre la Chine et l'Europe sont effectués pour la majeure partie – environ 90 % - par la voie maritime ; un tel transport dure environ 40 jours. Environ 10 % des transports sont effectués par la voie aérienne ; ils peuvent être exécutés en un jour. Les transports ferroviaires représentent actuellement seulement 1 % de l'ensemble des transports et durent environ 15 jours entre Hamburg et la ville chinoise de Zhengzhou. La République populaire de Chine est la plus grande source d'importation de l'UE et représente maintenant aussi un des marchés d'exportation de l'UE à la croissance la plus rapide. Le volume journalier des échanges entre la Chine et l'Europe est actuellement bien supérieur à un milliard d'Euro.

L'UPU (Union postale universelle, dont le siège est à Berne en Suisse), en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, règle la collaboration internationale entre les autorités postales et les conditions cadre du trafic postal international. Une collaboration entre l'UPU, le CIT et l'OTIF, dont le siège est aussi à Berne, permet de créer un cadre juridique et factuel afin de faciliter le transport ferroviaire d'envois postaux entre la Chine et l'Europe et de générer ainsi des avantages économiques en faveur des chemins de fer.

Actuellement, toutes les conditions cadre juridiques et factuelles sont analysées et évaluées par le CIT et l'UPU. Des solutions doivent encore être trouvées en particulier en ce qui concerne les formalités douanières, dès lors que les envois postaux constituent des envois de groupage. Un projet pilote est actuellement en cours de préparation pour la création des conditions cadre et pourrait démarrer probablement à la fin 2015 ou au début 2016, en fonction de l'autorisation des pays de départ et d'arrivée et de la coopération des autorités postales et des entreprises ferroviaires potentiellement intéressées.

Propositions concrètes pour la procédure ultérieure

Lors de la dernière réunion des coordinateurs CIT – OSJD à la mi-septembre 2015 à Varsovie, le représentant des Chemins de fer chinois (KZD) a proposé concrètement, s'agissant de ces transports ferroviaires d'envois postaux, que les parties aux différents tronçons du transport coordonnent les activités des services douaniers, postaux et des autres services concernés dans leur propre pays, afin de simplifier les procédures douanières et d'augmenter le volume des envois postaux transportés par le rail au niveau international. Une liste des coordinateurs des chemins de fer participants doit être établie d'ici à la mi-octobre et mise à la disposition du SG CIT et de l'OSJD.

Erik.Evtimov(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.

Indications des marchandises dangereuses dans la lettre de voiture CIM/SMGS

De quelle manière les marchandises dangereuses doivent-elles être indiquées dans la lettre de voiture CIM/SMGS ? Qui doit apporter ces indications ? A quelle adresse les informations relatives aux marchandises dangereuses selon le RID (Appendice C à la COTIF) et l'Annexe 2 au SMGS peuvent-elles être demandées ?

S'agissant de la lettre de voiture CIM, la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage des marchandises dangereuses doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) – cf. article 7 § 1 h) CIM. La version intégrale du RID 2015 publiée par l'OTIF est disponible sur le site Internet du CIT. L'expéditeur inscrit ces indications sur la lettre de voiture et est responsable pour les inscriptions prévues par le RID conformément à l'article 8 § 1 CIM. Le transporteur vérifie la lettre de voiture conformément à la fiche de travail 02-02 du GTM-CIT et observe les dispositions particulières du RID relatives aux marchandises dangereuses (point 1.4.2.2 RID et fiche UIC 471-3).

S'agissant de la lettre de voiture CIM/SMGS, les dispositions des RU CIM, du RID et de l'Annexe 2 au SMGS sont applicables conformément au point 12.1 du GLV-CIM/SMGS

et de la nouvelle Annexe 6 au SMGS. L'expéditeur demeure responsable de ces indications en lettre de voiture (art. 8 § 1 CIM et art. 16 § 1 SMGS). Le point 16 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS prévoit que les marchandises dangereuses ne sont admises au transport que si elles répondent aux dispositions du RID et de l'Annexe 2 SMGS. La note en bas de page précise que le transporteur au départ fournit les informations nécessaires sur les dispositions en vigueur du RID et de l'Annexe 2 au SMGS.

L'expéditeur (client/exportateur) peut demander les indications relatives aux marchandises dangereuses à inscrire conformément à l'Annexe 2 au SMGS auprès des transporteurs SMGS aux lieux de réexpédition. Ces adresses des services compétents se trouvent à l'annexe 4 du GLV-CIM/SMGS / à l'Annexe 6 au SMGS ou sur le site Internet du CIT.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Liens utiles

- ➔ [Répertoire d'adresses marchandises](#)
- ➔ [RID 2015](#)

Complément à l'article dans le CIT-Info 3/2015

Simultanément à la parution de l'article correspondant dans le CIT-Info 3/2015 du 17 juillet 2015 (p. 8), l'étude du professeur Rainer Freise sur l'exercice des droits à dommages-intérêts dans les transports internationaux ferroviaires (Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im internationalen Eisenbahngüterverkehr), qui contient également un commentaire du jugement de la Cour suprême autrichienne (österreichischer Obergerichtshof) du 26 novembre 2014, est paru dans l'édition de juin de la revue allemande « Transportrecht »⁽¹⁾.

Dans le cadre de l'affaire jugée par la Cour suprême autrichienne, le destinataire selon la lettre de voiture, qui avait qualité pour agir, n'a fait valoir aucun droit après l'acceptation de la marchandise à l'encontre du transporteur conformément à l'art. 44 § 1 CIM. Jusqu'au retrait de la lettre de voiture et/ou à l'acceptation de la marchandise par le destinataire, le droit de disposition et ainsi le droit de réclamer appartient à l'expéditeur [art. 18 § 2 en relation avec l'art. 44

(1) Rainer Freise, Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im internationalen Eisenbahngüterverkehr, Transportrecht Heft 6, Juin 2015, pp. 217 ss.

§ 1 a) CIM]. La qualité pour agir appartient ainsi soit à l'expéditeur, soit au destinataire et protège le transporteur contre le forum shopping et le cumul de poursuites judiciaires dans divers pays de la COTIF.

Même si dans le cas concret, l'expéditeur a perdu la qualité pour agir selon l'art. 44 § 1 CIM après le retrait de la marchandise par le destinataire, le tribunal, en se fondant sur le principe de la liquidation des dommages causés à un tiers (Drittschadensliquidation)⁽²⁾ ancré dans le droit national, l'a simulée, dès lors que le destinataire ayant droit n'avait aucun intérêt à faire valoir en son nom un dommage qui lui était étranger. Ainsi, le tribunal s'est distancé de l'art. 44 CIM qui exclut une double qualité pour agir. L'idée d'un règlement équitable du dommage a été dominante pour le tribunal, qui a reconnu tant la qualité pour agir à un expéditeur qui n'en disposait plus que le dommage matériel subi par le destinataire.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

(2) L'institution juridique de la liquidation des dommages causés à des tiers règle certains cas de transfert du dommage, dans le cadre desquels l'ayant droit n'a subi aucun dommage et le tiers lésé ne dispose d'aucun droit à l'encontre de l'auteur du dommage. L'auteur du dommage ne doit toutefois pas pouvoir tirer profit d'un tel transfert du dommage. C'est la raison pour laquelle le dommage constitue la base de l'action dans le cadre de la liquidation des dommages causés à des tiers.



PRO DOMO

Réunion d'automne du Comité du CIT au siège des Ports rhénans de Suisse à Bâle

La deuxième réunion 2015 du Comité du CIT a eu lieu au siège des Ports rhénans de Suisse à Bâle.

Monsieur Hans-Peter Hadorn, Directeur des Ports rhénans de Suisse, a salué les membres du Comité et souligné l'importance de la multimodalité pour les ports rhénans, à l'interface entre la navigation intérieure et les transports ferroviaires de marchandises.

Le Comité a pris congé de Madame Anna Tynska-Zabecka (PKP IC) et de Madame Andrea Scholz (ÖBB voyageurs). Le Président les a remerciées de leur excellente collaboration et de leur soutien au CIT.

Madame Maria Urbanska (PKP Cargo) et Monsieur Gerald Wieser (RCA) ont participé à la réunion comme invités, en leur qualité de membres du Comité proposés par leur entreprise.

Budget CIT 2016

Le Comité a adopté le budget 2016 à l'intention de l'Assemblée générale du CIT du 19 novembre 2015. En raison du taux



Les Ports rhénans de Suisse

de change CHF/Euro défavorable aux membres du CIT, le CIT devra opérer l'an prochain des économies sur les coûts de personnel et les dépenses matérielles.

Le Comité examine le concept des 8èmes Journées bernoises en 2016

Les prochaines Journées bernoises, huitièmes du nom, auront lieu les 3 et 4 mars 2016 à Berne au siège du CIT. Les différentes relations juridiques dans le cadre des transports

internationaux de marchandises et de voyageurs et l'utilisation de l'infrastructure seront au centre des discussions.

Une séance de formation CIT, en tant que nouvelle offre du CIT, aura lieu avant les Journées bernoises 2016 durant la matinée du premier jour sous la forme d'un workshop d'introduction aux principes du droit international du transport ferroviaire et de l'utilisation des véhicules et de l'infrastructure.

Guide du CIT sur le droit de la concurrence

Lors de la réunion du Comité du 18 septembre 2014, le SG CIT a été chargé d'élaborer un guide sur le droit de la concurrence. Un projet a été soumis au Comité du CIT lors de sa réunion du 23 avril 2015. La version définitive du guide a maintenant été approuvée.

Le guide du CIT fixe les règles nécessaires afin d'assurer le respect du droit de la concurrence dans le cadre des travaux

de l'association. Le guide sera présenté dans une prochaine étape à l'ensemble des organes et groupes de travail du CIT.

Travaux en cours au sein du CIT

Enfin, le Comité a pris connaissance de l'état d'avancement des travaux dans les domaines voyageurs, marchandises et de l'utilisation de l'infrastructure. Il a pu s'assurer que les travaux se déroulent conformément au programme de travail adopté par l'Assemblée générale 2014.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Comité du CIT aura lieu le 28 avril 2016 à Berne au siège du CIT.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Départ

En raison des exigences des membres en matière d'économies et de la crise du taux de conversion EUR/CHF, le SG CIT est contraint de réduire l'effectif de son personnel. Le poste de conseiller juridique principal à la direction du domaine de l'utilisation de l'infrastructure sera supprimé au titre de mesure d'économie.

Après la reprise du domaine voyageurs durant le congé maternité de Madame Isabelle Oberson, Madame Myriam Enzfelder, avocate, a développé avec succès le domaine de l'utilisation de l'infrastructure du CIT, en lui donnant une orientation durable. Elle a ainsi contribué au succès et à la réputation de notre association.

A l'issue de la 21ème réunion de la Commission CUI, Myriam Enzfelder se retirera des affaires courantes et se concentrera sur l'introduction de son successeur.



Les attributions et les travaux dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure du CIT seront réorganisés et repris à partir de 2016 par Madame Nina Sziladi-Scherf, qui sera alors active à la fois dans les domaines infrastructure et marchandises du CIT.

Nous remercions vivement Madame Enzfelder de sa précieuse collaboration et lui souhaitons plein succès pour son avenir sur le plan professionnel et le meilleur sur le plan privé.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org

Original: DE

Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à son nouveau membre

LTE Hungária Kft.

La LTE Hungária Kft. appartient au groupe LTE, actif depuis l'an 2000 dans les domaines du transport ferroviaire de marchandises et de la logistique. Les atouts de LTE sont l'élaboration de concepts de transports ferroviaires innovants et personnalisés, une exceptionnelle flexibilité ainsi que des prestations de qualité supérieure. En dehors de leur présence locale en Hongrie, le groupe LTE assure également des services de premier ordre à ses clients en Autriche, Slovaquie, République Tchèque, aux Pays-Bas, en Allemagne, Roumanie, Pologne et en Slovénie, avec une entreprise partenaire (Adria Transport).



Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
29 octobre	Séminaire « Transports internationaux de voyageurs est – ouest »	Monte Carlo	Erik Evtimov
12 novembre	Workshop multimodalité	Berne	Nina Sziladi-Scherf
13 novembre	Commission multimodalité	Berne	Erik Evtimov
19 novembre	Assemblée Générale	Berne	Cesare Brand
25-26 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
9-10 février	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
18 février	Groupe d'experts «scellés»	Berne	Joël Forthoffer
3-4 mars	Journées Bernoises 2016	Berne	Cesare Brand
16 mars	Groupe de travail multimodalité	Berne	Nina Sziladi-Scherf
17 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
12-13 avril	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
3 novembre	Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Isabelle Oberson
10/11 novembre	XXIV Plenary Meeting	CCTT	Vienne	J.-L. Dufournaud, E Evtimov
24 novembre	3ème réunion du GT CUI de l'OTIF	OTIF	Berne	Cesare Brand, Nina Sziladi-Scherf
24-25 novembre	ERA TAP/TAF TSI CCM Meeting	CER	Bruxelles	Jan Svensson
30 nov.-1 déc.	UIC General Assembly & Regional Assembly Europe	UIC	Paris	Cesare Brand
1 décembre	3rd EUSTO Workshop	EU	Nicosie	Erik Evtimov
2 décembre	FSM high level requirements WS part 2	FSM	Paris	Jan Svensson
26 janvier	Coordination meeting CIT-RailData	CIT	Berne	Erik Evtimov
3 février	High Level Passenger Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
20-21 avril	High Level Freight Meeting	UIC	tbc	Cesare Brand

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