

EDITORIAL

La nouvelle COTIF



Cette fois nous y sommes ! La nouvelle COTIF entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Elle marque un tournant dans l'histoire du droit international des transports ferroviaires, d'autant plus marqué qu'elle introduit des nouveautés bien plus importantes que les révisions antérieures.

Cette dernière révision a eu pour principal objectif l'adaptation du droit international des transports à la libéralisation du secteur ferroviaire. Les principales nouveautés s'inscrivant dans ce cadre sont : la transposition en droit de la séparation entre infrastructure et transport, la suppression de l'obligation de transporter et de publier les tarifs en trafic voyageurs et wagons complets, la réglementation de la sous-traitance ainsi que, de manière générale, l'aménagement d'une liberté contractuelle accrue. Le droit des wagons lui aussi repose sur un concept nouveau et les Règles uniformes pour l'utilisation de l'infrastructure sont totalement inédites.

L'extension du champ d'application des Règles uniformes CIM (RU CIM) apparaît des plus significatives. A l'avenir, il ne sera plus nécessaire que le lieu de départ ET le lieu de destination d'un transport se situent dans un Etat membre de l'OTIF ; il suffira qu'une seule de ces conditions soit remplie. La possibilité est ainsi offerte d'étendre les RU CIM - sans que soient nécessaires d'autres accords internationaux - à l'ensemble de l'espace économique eurasiatique (notamment la Russie et la Chine), pour autant que les parties contractantes le souhaitent et qu'un droit national contraignant ne l'empêche pas.

La Communauté européenne a également participé aux travaux de révision. Elle prévoit d'ailleurs de faire usage de la possibilité nouvellement offerte d'adhérer à la Convention en tant que communauté économique régionale. Il ne fait aucun doute que ce statut lui permettra d'influencer de manière déterminante le développement futur de la COTIF.

Puisse la nouvelle COTIF, grâce à ses bases juridiques solides, contribuer à un développement réjouissant du trafic international ferroviaire !

Th. Leimgruber
Secrétaire général du CIT

TABLE DES MATIERES

Editorial	1	Les nouveautés dans le droit des wagons	7
La nouvelle COTIF : Convention de base	1	Utilisation de l'infrastructure	8
Les nouveautés en trafic voyageurs	2	Questions pratiques liées à l'entrée en vigueur	8
Les nouveautés en trafic marchandises	4		

LA NOUVELLE COTIF : CONVENTION DE BASE

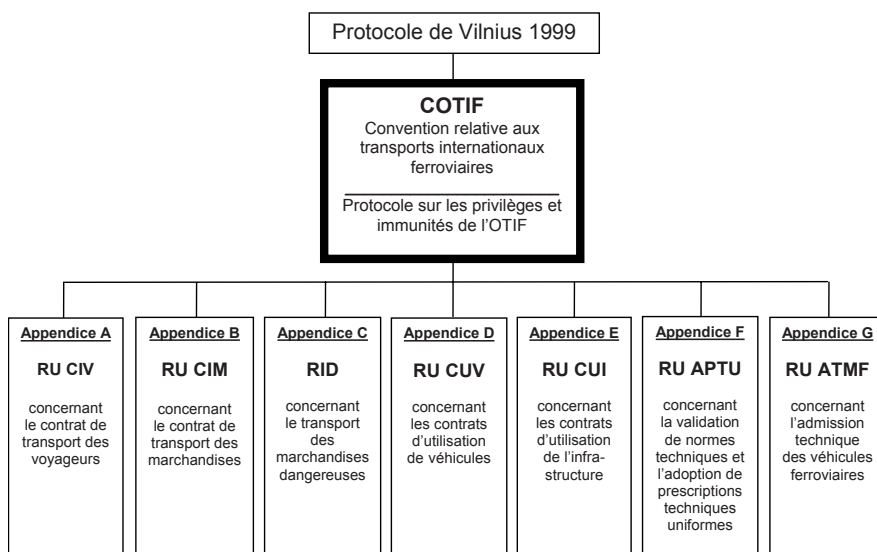
La COTIF 1999 a été dotée d'une nouvelle structure. Elle comprend désormais une Convention de base et les 7 appendices suivants :

- A Trafic voyageurs
- B Trafic marchandises
- C Marchandises dangereuses
- D Utilisation des wagons
- E Utilisation de l'infrastructure
- F Normes techniques pour le matériel ferroviaire
- G Admission du matériel ferroviaire

But de l'OTIF

Les Etats membres constituent „l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)". Son but est formulé de manière très ouverte : l'OTIF a pour tâche de favoriser, améliorer et faciliter le transport international ferroviaire „à tout point de vue" (art. 2 § 1 COTIF). Elle peut ainsi élaborer à cet effet d'autres régimes de droit uniforme (art. 2 § 2 lit. a COTIF).

La Convention de base règle principalement des questions organisationnelles telles que le but de l'OTIF, ses organes, la qualité de membre, etc.



La réserve CE

Une disposition nouvelle est celle de l'art. 3 COTIF. Le paragraphe 1 règle la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et le paragraphe 2 contient une réserve relative à la Communauté européenne. Le CIT interprète cette réserve dans le sens d'une clause d'organisation et non de déconnexion. S'il en est ainsi, une adhésion de la CE à la COTIF aurait pour conséquence que le droit de la COTIF - en tant que droit international public - primerait sur le droit communautaire en cas de conflit (art. 300 § 7 Traité CE). Un autre avis consiste à partir du principe que le paragraphe 2 de l'art. 3 habiliterait la Communauté européenne à légiférer de manière dérogatoire. La question est très contestée et devra vraisemblablement être tranchée par un tribunal. Le Secrétariat général s'est penché de manière intensive sur cette problématique et a publié une étude qui peut être commandée sous www.cit-rail.org.

Inscription des lignes

Le système de l'inscription des lignes, en tant que base de l'application des RU CIV ou des RU CIM, sera supprimé. Exceptions : les lignes maritimes et les lignes de navigation intérieures transfrontalières qui complètent des transports internationaux ferroviaires devront être inscrites comme jusqu'ici.

Organes

Les tâches de l'OTIF seront assurées par les organes existant déjà aujourd'hui, à savoir : l'Assemblée générale, le Comité administratif, la Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses. En outre, deux nouveaux organes sont créés : la Commission de la facilitation ferroviaire et la Commission d'experts techniques. En cas de besoin, des tribunaux arbitraux pourront être institués.

Adhésion d'organisations

L'art. 38 COTIF apparaît d'une importance primordiale puisqu'il instaure dans sa nouvelle formulation non seulement la qualité de membre associé, mais également l'adhésion à part entière d'organisations régionales d'intégration économique. Cette disposition est prévue pour la Communauté européenne qui envisage d'adhérer à la COTIF en tant que membre à part entière. Sa qualité de membre lui permettra de se prononcer sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence en vertu du droit communautaire. A cet effet, la CE disposera d'une voix par Etat membre, donc au total d'un pouvoir de vote équivalent à 22 voix (actuellement). Autant dire que son influence sur le développement de la nouvelle COTIF pourra être déterminante dans les affaires ne nécessitant que la majorité simple des voix (cf. art. 14 § 6 COTIF).

En cas de conflit entre le droit de la COTIF et le droit communautaire, le droit de la COTIF primera sur le droit communautaire après l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF.

LES NOUVEAUTÉS EN TRAFIC VOYAGEURS

Les nouvelles RU CIV

Les RU CIV 1999 renferment peu de nouveautés mais non des moindres. Celles-ci portent sur la responsabilité pour les dommages corporels et matériels et sur la responsabilité en cas de retards.

Responsabilité plus sévère pour les dommages corporels

Le plafond de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs a été relevé de 70'000 DTS (DTS = droit de tirage spécial) à 175'000 DTS, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur. Formulés de manière positive, cela signifie qu'une couverture d'au moins 210'000 € est garantie à chaque voyageur CIV en cas d'accident.

Responsabilité plus sévère pour les dommages matériels

Le montant des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie de colis à main a été doublé et s'élève nouvellement à 1'400 DTS (env. 1'680 €). Montant également doublé pour les bagages : 80 DTS/kg ou 1'200 DTS par bagage si la perte ou l'avarie est prouvée, et 20 DTS/kg ou 300 DTS par bagage lorsque le dommage n'est pas prouvé. Les dommages-intérêts pour le transport de véhicules automobiles accompa-

gnés demeurent inchangés : le montant maximum demeure fixé à 8'000 DTS, soit env. 9'600 €.

Nouveau : responsabilité en cas de retards

Les RU CIV introduisent nouvellement une responsabilité pour les retards, correspondances manquées et suppressions de trains. Si le voyageur ne peut plus atteindre son but de voyage le même jour, les frais d'hébergement et d'avertissement des personnes qui l'attendent lui seront remboursés. Cette réglementation contraignante de la responsabilité a donné lieu à de longues discussions, certains Etats estimant qu'elle dépassait les possibilités des compagnies ferroviaires.

A ce propos, il convient de signaler que les EF de l'Union européenne ont déjà pris l'engagement volontaire de verser des indemnités notablement plus élevées. Les prétentions correspondantes des voyageurs en cas de retards et de correspondances manquées sont définies dans la Charte pour les services voyageurs par chemin de fer et reprises sous forme de dispositions à caractère obligatoire dans les Conditions générales de transport CIV (CGT-CIV) (voir ci-après).

La responsabilité aussi bien légale que contractuelle en trafic ferroviaire des voyageurs supporte aisément la comparaison avec d'autres modes de transport.



Les nouvelles RU CIV introduisent une responsabilité contraignante pour les retards. Les compagnies ferroviaires de l'Union européenne l'étendent sur une base volontaire (dans leur Charte pour les services voyageurs par chemin de fer et dans les CGT-CIV du CIT).

Les nouvelles RU CIV relèvent la responsabilité pour les dommages corporels de 150 pour cent et celle pour les colis à main et les bagages de 100 pour cent.

Les nouveaux produits dans le domaine voyageurs

Les produits du CIT dans le domaine voyageurs sont à scinder en trois catégories :

- Conditions générales,
- Guides,
- Accords.

Ils sont hébergés sur le site www.cit-rail.org. A l'exception des RU CIV et des Conditions générales de transport CIV (CGT-CIV), ainsi que d'extraits du Guide Trafic Voyageurs du CIT (GTV-CIT) et de l'Accord concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (AIV), tous les produits du CIT ne sont accessibles que dans le domaine du site réservé aux membres.

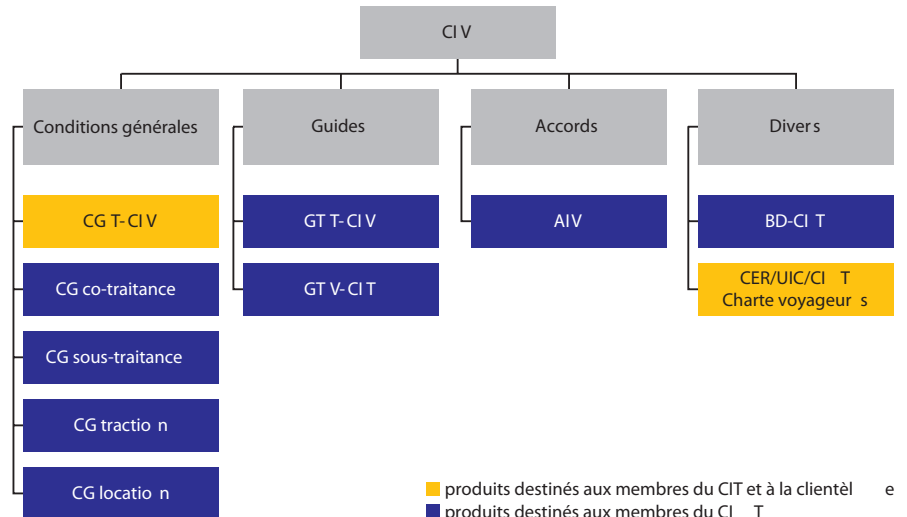
Remarques préliminaires

Lors de l'introduction des nouveaux coupons à émettre électroniquement, les RCT2, les deux principales prescriptions du CIT pour le trafic voyageurs, à savoir les PIV (Prescriptions Internationales Voyageurs) et le MDI (Recueil des modèles de titres de transport internationaux), avaient déjà été dotées d'une nouvelle structure en 1999. Celle-ci a encore été complétée dans le cadre des adaptations aux RU CIV 1999. Les nouveaux produits contiennent l'ensemble des dispositions afférentes à chacun des modes d'émission des coupons (actuellement) possibles. Conséquence : au lieu de diminuer, le contenu des guides a encore augmenté. Il n'en demeure pas moins que les nouveaux guides constituent des instruments conviviaux et bien structurés.

Il convient ici de signaler que la COTIF 1999 introduit une nouvelle terminologie. Le terme „chemin de fer“, devenu flou, a été remplacé soit par „gestionnaire d'infrastructure“ soit par „transporteur“. Les nouveaux textes du CIT tiennent compte de ce changement.

Les nouvelles RU CIV contiennent également des dispositions relatives au transport des bagages. Leur application sera cependant limitée aux transporteurs qui offrent encore ce genre de prestation. D'après les informations dont nous disposons actuellement, aujourd'hui déjà sous l'égide des RU CIV 1980, seules quelques offres limitées géographiquement subsistent encore. C'est pourquoi le CIT a renoncé à remanier les anciennes prescriptions concernant ce domaine.

Voici un aperçu de la structure des produits du CIT destinés au trafic voyageurs :



Conditions générales

Les Conditions générales de transport CIV (CGT-CIV) sont un produit nouveau du CIT. Il s'agit de conditions contractuelles standardisées pour la relation client - transporteur. Elles comblent certaines lacunes que le législateur a consciemment laissées ouvertes dans les RU CIV 1999, en renvoyant précisément à de telles CGT. Dans nombre de cas, elles précisent ce qu'il est possible de faire et s'en remettent aux Conditions particulières et tarifaires (CPT) pour les réglementations concrètes et les détails. Les CGT-CIV reprennent en grande partie des principes connus et qui ont peu changé. Nonobstant cela, elles sont formulées de manière assez large de manière à pouvoir être utilisées aussi bien pour les CPT du TCV que pour les unités d'offres (généralement avec prix globaux). La possibilité a été donnée aux organisations internationales et nationales de la clientèle de se prononcer à titre consultatif.

Les Conditions générales de coopération (CG co-traitance, CG sous-traitance, CG traction et CG location) sont elles aussi nouvelles. Elles règlent les relations entre les transporteurs (EF). Avec la suppression de l'obligation de transporter, chaque EF peut décider librement avec quelles EF (dans son propre pays et au niveau international) et sous quelle forme elle veut coopérer. En trafic international des voyageurs, une coopération existe déjà dans le cadre du TCV, des unités d'offres et du Forum Train Europe (FTE). Elle repose généralement sur le modèle de la co-traitance. En attendant la conclusion d'autres contrats de coopération spécifiques, l'affiliation dans ces organismes peut exprimer la volonté de coopérer selon le modèle de la co-traitance.

Guides

Le Guide Titres de Transport CIV (GTT-CIV) contient, pour chaque mode d'émission, les dispositions relatives à l'établissement des coupons et des titres de réservation manuels. Chaque fiche de travail restitue un tout et renferme des dispositions écrites assorties des modèles correspondants. Les dispositions minimales pour la vente de titres de transport par Internet (International Rail Ticket Home Printing, IRTHP) figurent dans la fiche de travail relative aux coupons à établir électroniquement. Une fiche de travail „Titres de transport électroniques“ (titres de transport enregistrés uniquement sur des supports électroniques tels qu'une carte à puces, un téléphone mobile ou un ordinateur portable) sera élaborée plus tard le cas échéant. Le Guide prévoit une marge de liberté pour des solutions spécifiques à des trafics particuliers.

Le Guide Trafic Voyageurs du CIT (GTV-CIT) est bâti selon le même modèle que le GTT-CIV. Des fiches de travail spécifiques règlent la livraison des titres de transport aux bureaux d'émission, le contrôle et l'oblitération des titres de transport, la procédure pour le remboursement des titres de transport, la procédure applicable aux réclamations en cas de mort et de blessures de voyageurs ainsi que le traitement des objets trouvés. Là aussi, des dispositions minimales pour la vente de titres de transport par Internet (International Rail Ticket Home Printing, IRTHP) sont reprises dans la fiche de travail relative aux titres de transport à émettre électroniquement. Dans ce document figurera également la fiche de travail „Titres de transport électroniques“, dont le contenu sera élaboré ultérieurement.



Tous les produits Voyageurs sont désormais regroupés dans un seul classeur.

Accords

L'Accord concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (AIV) renferme le chapitre réglant le traitement des indemnités légales selon l'article 32 CIV (suppression de train ou manquement de la

dernière correspondance). Il définit la procédure pour la transmission et le traitement des demandes d'indemnités. Le second chapitre règle, en application de la Charte pour les services voyageurs par chemin de fer CER/UIC/CIT et des CGT-CIV, la procédure de traitement des demandes d'indemnités en cas de

retards diurnes d'un train international. Dans les deux cas, il est renoncé provisoirement à une répartition entre les transporteurs impliqués dans le transport. Un troisième chapitre contient des règles concernant les indemnités versées à titre commercial.

Divers

La base de données des membres du CIT (BD-CIT) est accessible dans le domaine du site Internet réservé aux membres. Elle renferme des informations générales sur les entreprises et fournit des renseignements sur les restrictions en vigueur en trafic international. Ces données sont introduites directement par les membres du CIT ainsi que d'autres entreprises qui souhaitent participer à l'alimentation de la base de données.

Pour tout renseignement concernant les produits Voyageurs du CIT, veuillez vous adresser à :
Max Krieg +41 (0) 31 350 01 94
max.krieg@cit-rail.org
Isabelle Oberson +41 (0) 31 350 01 98
isabelle.oberson@cit-rail.org

LES NOUVEAUTÉS EN TRAFIC MARCHANDISES

Les nouvelles RU CIM

Marquées par le sceau de la libéralisation, les nouvelles RU CIM laissent une large place à la liberté contractuelle. Vous trouvez ci-après une liste des principales nouveautés qu'elles apportent.

Champ d'application

Les RU CIM sont d'application obligatoire à tout contrat de transport à titre onéreux effectué entre deux Etats membres de l'OTIF (art. 1 § 1).

Elles s'appliquent également aux contrats de transport à titre onéreux lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise ou le lieu de livraison est situé dans un Etat membre de l'OTIF, lorsque les parties au contrat de transport le conviennent (art. 1 § 2).

Lorsqu'un transport inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur dans un Etat membre de l'OTIF, les RU CIM s'appliquent également (art. 1 § 3).

Contrat de transport

Le contrat de transport est conçu comme un contrat consensuel. Il est conclu dès l'échange

de volonté réciproque des parties. Son existence ne dépend donc plus de celle d'une lettre de voiture ; celle-ci ne constitue plus qu'un moyen de preuve (art. 6 §§ 1 et 2). Le contrat de transport pourra donc être conclu beaucoup plus tôt qu'actuellement. Si la responsabilité par rapport à la marchandise débutera avec la prise en charge de celle-ci, la responsabilité par rapport à l'exécution du contrat débutera dès la conclusion de ce dernier.

En dépit du passage au contrat de transport consensuel, tout transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun devra être accompagné d'une lettre de voiture (art. 6 § 7 - exigence du droit douanier).

La lettre de voiture peut être établie aussi sous forme d'enregistrement électronique des données. Les procédés employés doivent être équivalents du point de vue fonctionnel (art. 6 § 9).

Obligation de transporter

Cette obligation est supprimée, tant dans la relation avec le client que dans la relation entre les transporteurs. Désormais, chaque transporteur est libre d'accepter une marchandise au transport et les conditions d'acceptation de cette marchandise sont librement négociées. Le modèle classique de la co-traitance (transporteurs subséquents) est complété par deux

nouveaux modèles : la sous-traitance (transporteur substitué) et le transporteur unique.

Paiement des frais

Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont payés par l'expéditeur (art. 10 § 1). Le modèle des conditions générales de transport du CIT (CGT-CIM) renvoie à ce sujet au Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM), qui contient des mentions standardisées quant au paiement des frais.

Droit de disposition

Le droit de disposer de la marchandise appartient à l'expéditeur (art. 18 § 1). Ce droit appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire de l'expéditeur en lettre de voiture (art. 18 § 3).

Pour exercer son droit, l'expéditeur ou le destinataire doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture (art. 19 § 1).

Responsabilité

Le principe de la responsabilité causale du transporteur en cas de perte, d'avarie et de dépassement du délai de livraison subsiste (art. 23).

Une nouvelle responsabilité pour faute du transporteur est introduite pour les véhicules ferroviaires remis au transport en tant que marchandise, sauf preuve contraire de la part du transporteur (art. 24).

Le principe de la responsabilité solidaire dans le cadre du modèle des transporteurs substitués est maintenu (art. 26).

Des dispositions spécifiques sont introduites pour le modèle du transporteur substitué : même si celui-ci n'a pas une relation contractuelle avec le client, il répond vis-à-vis de ce dernier pour ses propres prestations. Pour sa part, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport (art. 27).

Le transporteur ou le transporteur substitué répond vis-à-vis du client également pour les faits du gestionnaire d'infrastructure, qui est considéré comme un auxiliaire (art. 40), sous réserve de son droit de recours à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure [art. 8 § 1 c) CUI].

Les limites de responsabilité en cas de perte, d'avarie et de dépassement du délai de livraison demeurent inchangées (art. 30, 32 et 33). Toutefois, des dispositions nouvelles ont été créées pour les cas de perte de véhicules ferroviaires remis au transport en tant que marchandise et d'unités de transport intermodal (art. 30 § 2) et il est précisé désormais que les droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits ne font pas partie de l'indemnité en cas de perte (art. 30 § 4).

De nouvelles dispositions pour le dédommagement en cas de déclaration de valeur sont introduites (art. 34).

A noter enfin que le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les RU CIM (art. 5). Cette disposition est appliquée notamment lors de l'adoption de dispositions particulières en matière de responsabilité dans les conventions qualité.

Transporteurs qui peuvent être actionnés

Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport lorsque le dommage s'est produit (art. 45 § 1).

Dans le cadre du modèle de la co-traitance, le transporteur devant livrer la marchandise qui est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, peut être actionné même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture (art. 45 § 2).

Les nouveaux produits marchandises du CIT

Face à la liberté contractuelle accrue laissée par les nouvelles RU CIM, le CIT s'est attaché à élaborer de nouveaux produits marchandises en appliquant la devise « autant de dispositions que nécessaire (pour assurer l'unicité du contrat de transport et la sécurité juridique à laquelle aspirent légitimement les clients et les transporteurs), mais aussi peu de dispositions que possible (pour ne pas entraver la liberté d'action des entreprises) ». Cette devise a été bien appliquée, puisqu'en dépit de l'augmentation du nombre des relations contractuelles (et par conséquent du nombre des produits), le volume actuel des produits marchandises du CIT a pu être réduit de moitié environ.

En raison de la libéralisation, ces nouvelles dispositions ne seront plus d'application obligatoire du simple fait de l'adhésion d'une entreprise au CIT, mais d'application volontaire, d'où l'importance accrue de la qualité des produits. Dans l'intérêt de la transparence et de la sécurité juridique, les membres du CIT ont été

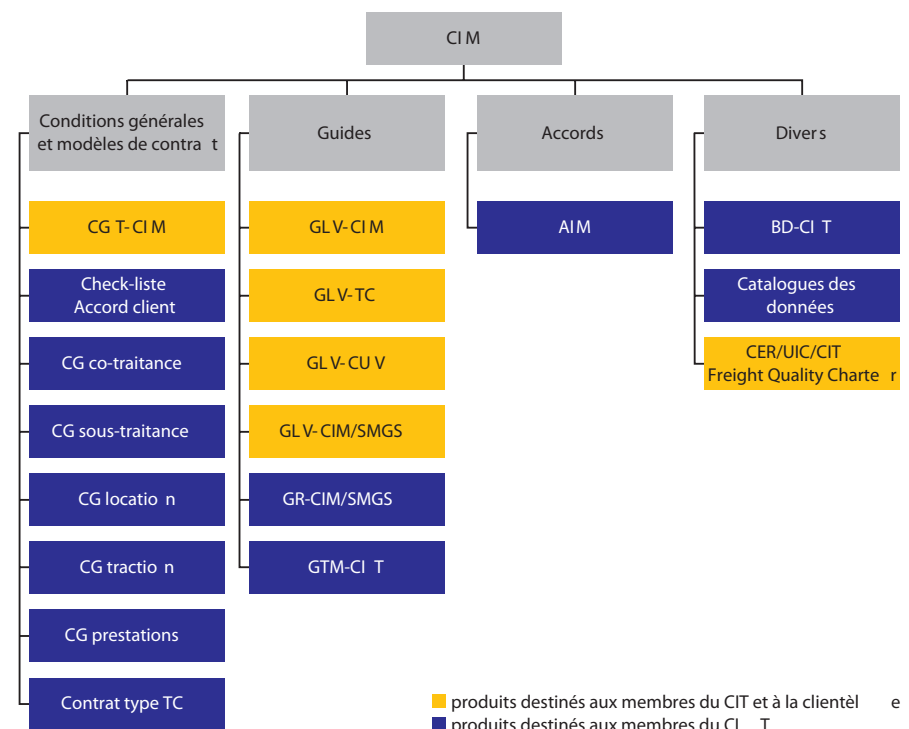
invités à utiliser les nouveaux produits et à ne prévoir des dérogations ou des compléments que lorsque c'est nécessaire (pour certains trafics par exemple).

Les nouveaux produits peuvent être classés essentiellement en trois catégories :

- conditions générales et modèles de contrats,
- guides,
- accords.

Ils sont accessibles sur www.cit-rail.org. Les produits destinés uniquement aux membres du CIT se trouvent dans la zone membres du site.

Voici un aperçu de la structure des produits du CIT destinés au trafic marchandises :





Tous les produits Marchandises sont désormais regroupés dans un seul classeur.

Conditions générales et modèles de contrats

Les Conditions générales de transport CIM (CGT-CIM) constituent un produit entièrement nouveau. Elles contiennent des conditions contractuelles standardisées pour la relation entre le client et le transporteur, dont l'application est recommandée pour l'ensemble du trafic international ferroviaire. Leur contenu a été examiné et approuvé également par les organisations internationales de la clientèle.

Le modèle d'accord client vise à rendre attentives les EF sur les questions particulières à régler dans leurs relations avec les clients. Le modèle d'accord contient quelques clauses contractuelles prédéfinies, mais surtout des recommandations pour la rédaction des accords clients.

Les Conditions générales de coopération (CG co-traitance, CG sous-traitance, CG location, CG traction et CG prestations de services) sont également entièrement nouvelles ; elles règlent la relation interne entre les entreprises ferroviaires. Avec la suppression de l'obligation de transporter, chaque entreprise ferroviaire est libre en effet de coopérer avec d'autres acteurs et de choisir également la forme de cette coopération. Toujours dans le but d'une simplification et d'une sécurité juridique accrue, le CIT recommande l'utilisation des CG élaborées pour chacune des formes de coopération.

A la demande du Groupe transport combiné de l'UIC, un contrat-type de sous-traitance pour le transport combiné a encore été élaboré. Il fait référence aux CG sous-traitance et contient quelques dispositions spécifiques pour le transport combiné.

Guides

Le Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM) et le Guide lettre de voiture CIM transport combiné (GLV-TC) contiennent les nouveaux modèles

de lettres de voiture ainsi que les instructions relatives à leur utilisation. Ils couvrent aussi bien la lettre de voiture sur support papier que la lettre de voiture électronique. Leur contenu a été approuvé par les organisations de la clientèle, la DG TAXUD de la Commission européenne et par les autorités douanières des Etats membres de l'OTIF. A noter que les nouveaux modèles de lettres de voiture constitueront aussi, comme actuellement, des documents reconnus par la douane dans le cadre de la procédure simplifiée de transit ferroviaire. Le nouveau modèle de la lettre de voiture CIM vous a été présenté dans le détail dans le CIT Info 5/2004.

Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS) contient le modèle de la nouvelle lettre de voiture CIM/SMGS. Celle-ci matérialise les deux contrats de transport CIM et SMGS et est reconnue également comme document de douane. Le nouveau système permet d'éviter l'établissement d'une nouvelle lettre de voiture à l'interface entre les deux régimes juridiques. Il en découle des gains de temps, une réduction des coûts et une sécurité juridique accrue pour les clients et les transporteurs. Il pourra être appliqué dès le 1^{er} septembre 2006.

Le Guide des réexpéditions CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) règle la procédure de réexpédition classique des envois à la frontière entre les deux régimes juridiques (établissement d'une nouvelle lettre de voiture). Avec l'entrée en vigueur du GLV CIM/SMGS, il perdra naturellement de son importance, mais il sera tout de même conservé pour permettre les réexpéditions des envois pour des motifs liés au secret des affaires (p.ex. lorsque le destinataire ne doit pas connaître l'expéditeur primitif de l'envoi).

Le Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT) est destiné à l'usage interne des entreprises ferroviaires. Il subdivise le transport en processus. Pour chacun de ces processus, il contient une fiche de travail précisant les

opérations à effectuer, les délais et les personnes concernées.

Accords

L'Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le transport international ferroviaire de marchandises (AIM) contient les règles de répartition des indemnités pour dommages de transport entre les EF. Afin d'inciter les entreprises à miser davantage sur la qualité de leurs prestations, le „principe des deux piliers“ a été introduit. Le premier pilier représente les cas de responsabilité équivoques, pour lesquels la procédure en vigueur jusqu'à aujourd'hui s'applique, à savoir la répartition des indemnités sur la base des kilomètres, mais uniquement entre les réseaux intéressés. Le deuxième pilier représente les cas de responsabilité univoques, considérés comme tels lorsque le transporteur ou son sous-traitant a reconnu par écrit sa responsabilité ou lorsque la responsabilité a été attestée irrévocablement par l'autorité de surveillance ou constatée par un jugement rendu par un tribunal compétent ; dans les deux derniers cas, l'indemnité doit être toutefois supérieure à 500'000 unités de compte. Il est à noter que rien ne change pour le client ; dans la relation externe, le transporteur contre lequel une action est exercée demeure en principe compétent pour régler le dommage, indépendamment de la question de savoir qui en est véritablement responsable.

Divers

La Base de données des membres du CIT (BD-CIT) est accessible dans la zone membres sur le site Internet du CIT. Elle contient des informations générales sur les entreprises et renseigne sur les restrictions de trafic en vigueur en service international. Cette base de données est alimentée par les membres du CIT et les autres entreprises qui souhaitent participer au système.

Les Catalogues des données de la lettre de voiture CIM et du bulletin d'affranchissement contiennent les spécifications fonctionnelles des données contenues dans la lettre de voiture CIM et le bulletin d'affranchissement. Ces deux documents sont disponibles dans la zone membres sur le site Internet du CIT.

Pour tout renseignement concernant les produits Marchandises du CIT, veuillez vous adresser à :
Henri Trolliet +41 (0)31 350 01 94
henri.trolliet@cit-rail.org
Erik Evtimov +41 (0)31 350 01 97
erik.evtimov@cit-rail.org

LES NOUVEAUTÉS DANS LE DROIT DES WAGONS

Utilisation des wagons – Les Règles uniformes CUV (RU CUV) 1999 et leurs dispositions d'application

L'admission technique des wagons interviendra dorénavant dans un nouveau cadre juridique, à savoir les appendices F (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international – APTU) et G (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international – ATMF) de la COTIF et les STI de l'Union Européenne.

L'utilisation des wagons obéira à de nouvelles dispositions, le Contrat uniforme d'utilisation (CUU), lui-même fondé sur le nouvel appendice D (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – CUV) de la COTIF.

Ces nouvelles règles offrent une sécurité juridique accrue aux différents intervenants, qu'ils soient détenteurs ou utilisateurs de wagons, tout en laissant une large place à la liberté contractuelle, nécessaire pour permettre une utilisation optimale des wagons dans un marché des transports ferroviaires désormais libéralisé.

Bref aperçu des RU CUV

Rappelons qu'à l'avenir, les wagons pourront être remis au transport en tant que marchandise (ils seront alors soumis aux RU CIM) ou en tant que moyen de transport. Dans ce dernier cas, ils seront alors soumis aux RU CUV, qui s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyens de transport pour effectuer des transports selon les RU CIV et selon les RU CIM.

La plupart des dispositions des RU CUV sont de nature supplétive, permettant aux différents acteurs (détenteurs et utilisateurs de wagons) de trouver la solution contractuelle la plus propice à leurs intérêts. Les RU CUV n'opèrent plus de distinction entre les catégories de wagons et leurs détenteurs (wagons de particuliers et wagons de réseaux). Leurs dispositions portent essentiellement sur la responsabilité, le for et la prescription.

Les RU CUV dotent le droit des wagons d'une réglementation complète entièrement nouvelle.

Le nouveau Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)

Mettant à profit la liberté laissée par les RU CUV, l'UIC, l'ERFA et l'UIP ont élaboré le nouveau CUU. Ce contrat et ses annexes règlent les conditions de remise des wagons en vue de leur utilisation à l'état vide ou chargé par les entreprises ferroviaires en tant que moyen de transport en trafic international et en trafic national. Les principales caractéristiques du CUU sont les suivantes :

- peuvent adhérer au CUU les détenteurs de wagons (propriétaires de wagons P et de wagons de réseaux) et les entreprises ferroviaires utilisatrices ;
- le droit de disposition du wagon appartient au détenteur ;
- les wagons vides sont accompagnés d'une lettre wagon ;
- pour les dommages aux wagons, la responsabilité est basée sur la faute de l'entreprise ferroviaire (sauf pour les dommages imputables au détenteur du wagon), avec renversement de la charge de la preuve ; les dommages inférieurs à 750 € restent à la charge de l'entreprise ferroviaire utilisatrice ; les dommages imputables au détenteur sont supportés par celui-ci, sous réserve de son droit de recours à l'encontre de l'entreprise ferroviaire pour les dommages supérieurs à 750 € s'il peut prouver une faute de l'entreprise ferroviaire ;
- pour les dommages causés par les wagons, la responsabilité est basée sur la faute du détenteur du wagon ; elle peut être assortie le cas échéant d'une limite de responsabilité, jusqu'à concurrence de laquelle l'entreprise ferroviaire utilisatrice renonce à faire valoir ses droits à l'encontre du détenteur.

Afin de faciliter la mise en œuvre du CUU, les parties au contrat peuvent convenir d'utiliser le Guide d'application pratique du CUU, élaboré par l'UIC.

Le Guide lettre wagon CUV (GLW-CUV)

Le nouveau modèle de gestion des wagons repose sur l'actuelle logique de gestion des wagons de particuliers. Ce choix de principe trouve son prolongement également au niveau documentaire : les wagons vides acheminés en tant que moyens de transport seront accompagnés d'une lettre wagon, dont les modalités relatives à l'utilisation seront contenues dans le Guide lettre wagon CUV (GLW-CUV), édité par le CIT (cf. art. 14.2 CUU).

La lettre wagon permettra au détenteur d'exercer clairement son droit de disposition sur le wagon et servira de base à la facturation des parcours à vide. Les nouveaux modèles de lettres de voiture ont été légèrement aménagés de manière à pouvoir les utiliser soit comme lettre de voiture, soit comme lettre wagon.

Le GLW-CUV est un document de référence pour l'utilisation de la lettre wagon. Sauf convention contraire, il s'applique aux envois soumis au CUU dans la relation détenteur – entreprise ferroviaire utilisatrice. Il contient essentiellement un chapitre commun à la lettre wagon papier et à la lettre wagon électronique (contenu de la lettre wagon, paiement des frais), un chapitre consacré à la lettre wagon papier (modèles de la lettre wagon) et un chapitre relatif à la lettre wagon électronique (exigences fonctionnelles et juridiques).

La nouvelle lettre wagon et le guide relatif à son utilisation vous ont été présentés dans le CIT Info 5/2005.

Pour tout renseignement veuillez vous adresser à :
Henri Trolliet +41 (0)31 350 01 94
henri.trolliet@cit-rail.org
Erik Evtimov +41 (0)31 350 01 97
erik.evtimov@cit-rail.org



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Les nouvelles « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire » (CUI – Appendice E à la COTIF) s'appliquent impérativement à tous les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux soumis aux RU CIV et CIM.

Ce nouvel Appendice régit exclusivement les relations entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et transporteur. Il offre une certaine souplesse aux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure, laissant une grande liberté quant au contenu du contrat et réglementant de façon plus détaillée les questions de responsabilité.

Les RU CUI établissent un système de responsabilité objective (ou « présomption de responsabilité » en droit français) pour les dommages corporels et matériels subis par les parties (art. 8 § 1 a-b et 9 § 1 a-b). Elles prévoient également la responsabilité objective du GI pour les dommages pécuniaires indirects subis par le transporteur du fait des indemnités payées par celui-ci à ses clients sur la base des RU CIV ou CIM (art. 8 § 1 c). C'est là tout l'intérêt des RU CUI pour les entreprises ferroviaires

(EF). En effet, ce sont toujours les EF qui sont responsables vis-à-vis du client, même lorsque la cause du dommage est manifestement imputable au GI, du fait que celui-ci est considéré comme l'auxiliaire de l'EF dans les RU CIV et CIM (art. 51 CIV et 40 CIM). Les RU CUI complètent donc le système mis en place dans ces autres appendices.

Finalement, les parties au contrat ont la possibilité de s'accorder sur l'indemnisation éventuelle des dommages pécuniaires directs subis en cas de retard ou de perturbation (art. 8 § 4 et 9 § 4). Cette liberté doit être utilisée avec précaution, car il manque à l'heure actuelle des indications chiffrées valables sur les problèmes de retard ou de perturbations dans l'exploitation.

Il est dans l'intérêt de tous les acteurs du transport ferroviaire de trouver des solutions globales et uniformes pour le trafic national et international. C'est pourquoi le CIT négocie en ce moment des conditions générales pour les contrats d'utilisation de l'infrastructure avec RNE, l'UIC, la CER, l'ERFA et l'EIM. Les résultats de ces travaux devraient être présentés à la Commission européenne en juin 2006.



L'utilisation de l'infrastructure est un domaine juridique nouveau qui nécessite encore d'être concrétisé au niveau contractuel.

Pour tout renseignement concernant l'utilisation de l'infrastructure, veuillez vous adresser à :
Isabelle Oberson +41(0)31 350 01 98
isabelle.oberson@cit-rail.org

QUESTIONS PRATIQUES LIÉES À L'ENTRÉE EN VIGUEUR

Entrée en vigueur non simultanée de la nouvelle COTIF

Le problème

Selon l'art. 20 § 3 COTIF 1980, „l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur“. Il en résultera la situation suivante après l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, c'est-à-dire après le 1er juillet 2006 :

En trafic avec et entre les Etats

- l'ayant déjà tous ratifiée, seule la nouvelle COTIF sera applicable ;
- ne l'ayant pas tous ratifiée, seul le droit national (y compris les règles en matière de conflits de loi) sera applicable, et non l'ancienne COTIF ni la nouvelle.

Dans les Etats qui ratifieront la nouvelle COTIF après le 1er juin 2006, celle-ci entrera en vigueur un mois après le dépôt de l'instrument de ratification.

Au moment de l'annonce (6 avril 2006) de l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF au 1^{er} juillet 2006, les 10 Etats suivants ne l'ont pas

encore ratifiée ou n'ont pas encore déposé leur instrument de ratification : Bosnie-Herzégovine (BA), Belgique (BE), Royaume-Uni (GB), Grèce (GR), Irlande (IE), Italie (IT), Luxembourg (LU), Maroc (MA), Suède (SE) et France (FR).

Dans certains trafics – en particulier sur l'axe nord-sud – cette situation peut engendrer une fragmentation du droit et une insécurité juridique préoccupantes.

Trafic voyageurs

Aussi bien les anciennes que les nouvelles RU CIV renvoient au droit national pour ce qui est du montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures de voyageurs. L'art. 30 § 2 CIV 1980/1999 n'impose qu'un montant minimal de responsabilité (anciennement 70'000, nouvellement 175'000 droits de tirage spéciaux¹). La suspension – bien que temporaire – des RU CIV sur la base de l'art. 20 § 3 COTIF 1980 apparaît dès lors problématique en trafic avec et entre les Etats qui prévoient un fondement de la responsabilité plus faible (p. ex. responsabilité pour faute uniquement) ou une limite maximale de responsabilité inférieure à celle des RU CIV (moins de 225'000 €).

¹2006-05-12: 1 DTS = 1.17 €

Trafic marchandises

En trafic transfrontalier, la situation juridique est plus complexe. En effet, des questions

déliées se posent, notamment celles-ci : Quel droit s'applique réellement ? A combien s'élèvent les indemnités en cas de perte ou d'avarie de la marchandise ou en cas de dépassement du délai de livraison ? Quelle entreprise répond dans les cas - très nombreux - où l'on ne peut déterminer quand et par qui le dommage a été causé ? En vertu de quel droit et selon quelles règles l'entreprise reconnue comme responsable peut-elle se retourner contre les autres entreprises participant au transport ?

L'art. 1 § 2 CIM 1999 confère aux parties contractantes la possibilité de choisir d'appliquer les RU CIM. Dès lors, les RU CIM 1999 peuvent s'appliquer également lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre, pour autant que les parties au contrat de transport en conviennent ainsi.

Une élection de droit fondée sur l'art. 1 § 2 CIM 1999 n'est toutefois possible que si seul l'Etat expéditeur ou l'Etat destinataire n'a pas encore ratifié la nouvelle COTIF. Cette possibilité tombe si ni l'un ni l'autre ne l'ont fait. Dans ce cas, les parties au contrat peuvent tout de même choisir d'appliquer les nouvelles RU CIM en tant que droit contractuel, dans la mesure où le droit national applicable (y compris les règles du droit international privé) le permet.

Déclaration relative à l'application contractuelle des nouvelles RU CIV et/ou CIM

Le CIT a préparé une déclaration relative à l'application contractuelle des nouvelles RU CIV et/ou CIM. Celle-ci vise à donner une vue d'ensemble rapide et fiable aux membres du CIT sur la question de savoir quels sont les transporteurs qui appliqueront les RU CIV et/ou les RU CIM sur une base contractuelle lorsqu'ils seront impliqués dans des relations de trafic critiques – c'est-à-dire qui touchent des Etats n'ayant pas encore ratifié la nouvelle COTIF à la date de son entrée en vigueur. Cette liste peut être consultée sur le site Internet du CIT (www.cit-rail.org).

Jusqu'au 23 mai 2006, les membres suivants du CIT ont signé la déclaration :

Pour les RU CIV : BDZ (Bulgarie), CFARYM (ancienne République yougoslave de Macédoine), CFL (Luxembourg), CFR MARFĂ (Roumanie), GySEV (Hongrie), HŽ (Croatie), LG (Lituanie), SBB/CFF/FFS (Suisse), SŽ (Slovénie), VR (Finlande), ŽCG (Serbie et Monténégro), ŽRS (République serbe de Bosnie) et ŽS (Serbie et Monténégro).

Pour les RU CIM : BDZ (Bulgarie), BLS (Suisse), ČD Cargo (Tchéquie), CFARYM (ancienne République yougoslave de Macédoine), CFL (Luxembourg), CFR MARFĂ (Roumanie), EWS (Royaume-Uni), Green Cargo (Suède), GySEV (Hongrie), HŽ (Croatie), LG (Lituanie), MÁV Cargo AG (Hongrie), PKP (Pologne)¹, Railion Deutschland (Allemagne), Railion Italia (Italie), Railion Nederland (Pays-Bas), RCA (Autriche), RENFE (Espagne), SBB/CFF/FFS (Suisse)², Servtrans Invest S.A. (Roumanie), SŽ (Slovénie), Trenitalia (Italie), VR (Finlande), ŽCG (Serbie et Monténégro), ŽRS (République serbe de Bosnie), ŽS (Serbie et Monténégro) et ŽSSK Cargo (Slovaquie).

La déclaration s'adresse au CIT ainsi qu'à ses membres. Pour cette raison, elle ne déploie ses effets juridiques envers la clientèle que si le transporteur s'est mis d'accord avec celle-ci sur l'application de nouvelles RU CIV et/ou RU CIM. En trafic marchandises, l'on peut partir du principe que l'utilisation de la nouvelle lettre de voiture CIM équivaut à un tel accord.

¹ Vaut pour PKP Cargo et pour PKP LHS

² Vaut également pour SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia

Signification pratique du point de vue temporel et géographique

Certainement que plusieurs mois, voire plusieurs années, vont s'écouler entre la ratification du 27^{ème} et du 42^{ème} Etat. La menace d'une fragmentation du droit et d'une insécurité juridique en trafic avec et entre les Etats qui n'auront pas encore ratifié la nouvelle COTIF à la date de son entrée en vigueur pourrait donc subsister durant une période assez longue.

Etant donné qu'une seule ratification manquante suffit pour exclure l'application de la COTIF sur une relation de trafic déterminée, la problématique ne concerne pas que les entreprises des Etats qui n'auront pas encore ratifié la nouvelle COTIF à la date de son entrée en vigueur mais bien toutes les EF qui participent aux transports empruntant ces Etats.

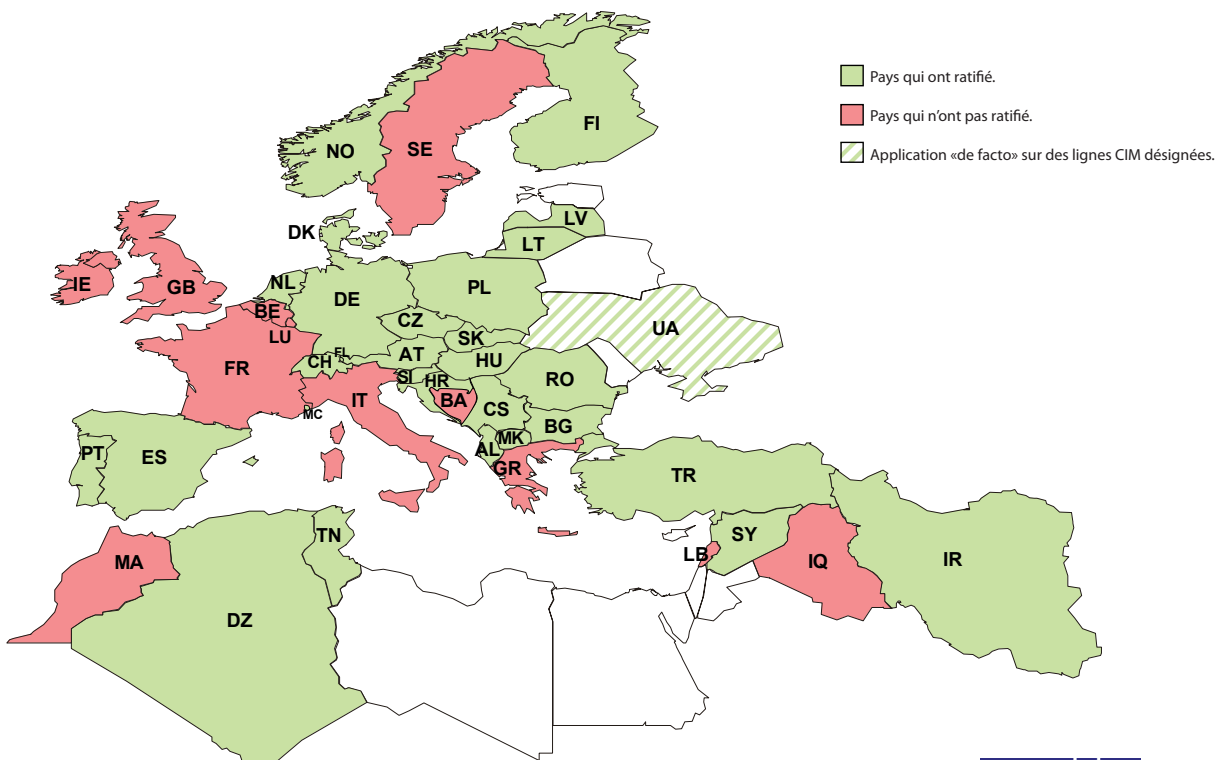
Signification pratique du point de vue douanier

Selon l'art. 6 § 7 CIM 1999, chaque envoi empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun doit

Entrée en vigueur de la nouvelle COTIF 1999

Entrée en vigueur: 1^{er} Juillet 2006

Etat au 4 avril 2006



être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'art. 7 CIM 1999.

Conformément aux nouvelles dispositions sur l'application de la procédure simplifiée de transit ferroviaire, seul le transporteur contractuel indiqué sur la lettre de voiture peut revendiquer l'application de cette procédure. Or seules les nouvelles RU CIM connaissent l'institut de transporteur contractuel.

Autrement dit, la procédure simplifiée de transit ferroviaire pour les relations de trafic empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun ne peut être appliquée une fois la COTIF 1999 entrée en vigueur que si les nouvelles RU CIM s'appliquent aux relations de trafic impliquées.

En dépit de cette situation, quelques entreprises ferroviaires habilitées à appliquer la procédure simplifiée de transit ferroviaire n'ont pas encore signé la déclaration.

Appel et signature

Plus les entreprises signataires de la déclaration seront nombreuses, plus il sera facile pour les membres du CIT d'avoir une vue d'ensemble claire des relations de trafic auxquelles s'appliqueront

les RU CIV et/ou RU CIM après l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et de déterminer dans quelle mesure la procédure simplifiée de transit ferroviaire est possible. C'est pourquoi le CIT prie instamment ses membres de remettre la déclaration en question au moins pour le trafic marchandises, ce qui contribuerait à garantir un maximum de clarté et de transparence.

Cependant, l'on ne peut déduire du fait qu'un membre du CIT n'a pas remis la déclaration qu'il ne souhaite pas appliquer les RU CIM et/ou RU CIV sur une base contractuelle. En trafic avec de telles entreprises, il s'avère toutefois indispensable de clarifier au cas par cas la situation juridique.

La base de données du CIT

La Liste générale des points frontières (LIF) et le Recueil des réglementations spéciales pour le trafic international des marchandises (RSM) seront abrogés avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF. A la même date seront supprimées également d'autres listes d'adresses de différents services des membres du CIT.

Afin d'offrir à l'avenir également la possibilité aux entreprises de publier et de consulter sur une seule plate-forme certaines indications ain-

si que les adresses de divers services, le CIT met à disposition une base de données (BD-CIT) sur son site Internet (www.cit-rail.org). Les entreprises y introduisent directement leurs propres données et peuvent consulter et imprimer celles des autres participants. L'entreprise ayant apporté une modification peut en informer les autres participants par e-mail.

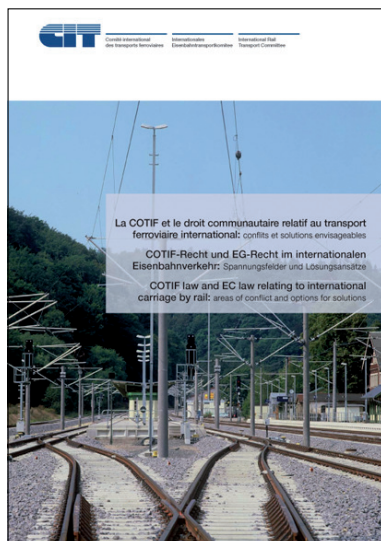
Une autre partie de la base de données est prévue pour communiquer les restrictions de trafic. Les fonctions de recherche permettent d'extraire les informations de manière ciblée.

Cette base de données correspond au concept approuvé par les Commissions CIM et CIV. Elle est hébergée dans le domaine protégé du site Internet du CIT. Les entreprises non membres du CIT peuvent y participer contre paiement d'une taxe annuelle de 1000 CHF.

L'utilisation de la base de données est régie dans l'Accord concernant la BD-CIT.

Pour votre participation à la base de données du CIT et pour tout renseignement concernant la base de données du CIT, veuillez vous adresser à :
Andreas Knuchel +41 (0)31 350 01 96
andreas.knuchel@cit-rail.org

La COTIF et le droit communautaire relatif au transport ferroviaire international : conflits et solutions envisageables.



Tel est le titre d'une étude que le Secrétariat général du CIT a réalisée ces derniers mois. La coexistence entre droit communautaire et droit international public n'est pas sans soulever diverses questions délicates mais également fondamentales. Au travers de cette étude, le CIT essaie d'y apporter des réponses probantes et de proposer des solutions pragmatiques.

L'étude est disponible sous forme papier, en trois langues, auprès du Secrétariat général du CIT. Elle peut être commandée au moyen du formulaire que vous trouverez sur notre site Internet www.cit-rail.org sous la rubrique „Contact, commande de documents d'information“.

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
info@cit-rail.org
www.cit-rail.org