

Editorial

Des problèmes techniques ne constituent pas un cas de force majeure



A la fin de l'année dernière, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) a rendu un arrêt significatif, qui devrait aussi intéresser les entreprises ferroviaires (voir CIT-Info p. 3).

Dans cet arrêt, la CJCE établit qu'un transporteur aérien devant annuler un vol en raison de problèmes techniques ne peut pas se contenter d'invoquer des circonstances extraordinaires et inévitables pour se décharger de ses obligations. En effet, il ne peut être exonéré de sa responsabilité que lorsqu'il s'agit d'événements qu'il ne pouvait pas maîtriser, malgré le déploiement de tous les moyens exigibles au vu de la situation.

De l'avis du CIT, cette mise au point est justifiée. Sécurité et fiabilité techniques ne sont pas le fruit du hasard, mais bien le résultat d'une maintenance minutieuse et régulière. Dans ce contexte, une entreprise ne doit pas pouvoir invoquer le cas de force majeure au risque de saboter la protection des consommateurs.

La jurisprudence relative au trafic aérien ne manquera pas de rejaillir également sur le transport ferroviaire. Le nouveau Règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui entrera en vigueur le 3 décembre 2009, impose aux entreprises ferroviaires une série de nouvelles obligations, tout en accordant également l'exonération de la responsabilité dans les cas de force majeure. A la lumière de la jurisprudence ainsi établie, les entreprises ferroviaires devront s'attendre elles aussi à ne pouvoir invoquer cette clause que dans un cadre très étroit.

La législation et la jurisprudence de l'UE accordent une importance prépondérante à la protection des consommateurs (également) dans le domaine des transports. Il importe donc d'autant plus que les entreprises ferroviaires transposent de manière irréprochable le Règlement sur les droits des voyageurs. Les travaux menés à cet effet par le CIT se sont déroulés comme prévu : à quelques détails près, les discussions portant sur les nouvelles *Conditions générales de transport (CGT-CIV/PRR)*, qui transposent et réunissent la COTIF et le droit communautaire dans une base contractuelle uniforme, sont closes. L'attention se focalise désormais sur les instruments internes des entreprises ferroviaires que sont l'AIV et les guides.

Les voyageurs sont de plus en plus conscients de leurs droits et les cabinets d'avocats spécialisés n'attendent que de porter, si nécessaire, leurs prétentions devant la justice. Les entreprises ferroviaires ont tout intérêt à éviter des situations similaires au trafic aérien – où s'accumulent les décisions judiciaires.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Priorités de l'UE en matière de politique des transports en 2009	2
L'UE souhaite renforcer la protection des consommateurs	2
Nouveaux droits pour les passagers voyageant en bus ou en bateau	2
Droits des passagers aériens – Annulation de vol en cas de problème technique	3
Workshop CIT/OSJD « Traitement des réclamations CIM/SMGS »	4
Résultats de la 11 ^{ème} réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS	4
Séminaire de l'OTIF à Bakou	5
e-RailFreight – nouvelles brèves	6
Nouvelles propositions de la Commission européenne en vue de la création de corridors ferroviaires internationaux	6
Conférence des services après-vente marchandises 2009	6
High level meeting concernant les EurGTC	7

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
19 févr.	Comité 1/2009	Berne
11/12 mars	Réunion ad hoc du Groupe juridique CIM/SMGS	Berne
17/18 mars	Groupe de travail CIV	Berne
31 mars	Commission CIM	Berne
1 ^{er} avril	Groupe de rédaction CGT-CIV/PRR	Berne
28/29 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
29/30 avril	Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
30 avril	Commission CIV	Berne
19/20 mai	Groupe de travail CIV	Berne
28 mai	Conférence des services après-vente marchandises	Berne
10 juin	Comité 2/2009	Varna (BG)
17/18 juin	Groupe de travail CIM	Berne
30 juin	Workshop « Nouveaux droits des voyageurs »	Paris

Droit des transports et politique des transports

Priorités de l'UE en matière de politique des transports en 2009

Selon le Commissaire aux Transports Antonio Tajani, la Commission européenne devrait présenter au premier semestre déjà ses propositions pour la réalisation de l'« espace maritime européen de transport sans barrières », lequel vise à créer un véritable marché intérieur pour le transport maritime. Un tel projet nécessite l'élimination des procédures longues et complexes lors des contrôles de transports maritimes à l'intérieur de l'espace communautaire. L'initiative « from road to sea » devrait donner un nouveau souffle à la navigation maritime.

En outre, la Commission élaborera une stratégie globale de transport maritime pour la période s'étendant jusqu'en 2018. De multiples facteurs seront à prendre en considération : les effets de la mondialisation, les tendances du commerce mondial, les changements climatiques, les exigences en matière de sécurité, les facteurs liés à la concurrence, etc.

Le projet d'espace maritime européen de transport sans barrières et la stratégie maritime à long terme font partie du dernier « Plan d'action pour une politique maritime intégrée » de la Commission européenne.

En ce qui concerne le domaine ferroviaire, les institutions de l'UE décideront d'ici fin juin 2009 quelles sont les améliorations à apporter au premier Paquet ferroviaire sur la libéralisation du fret ferroviaire. Elles étudieront la possibilité de réunir et de restructurer les trois directives édictées jusqu'à présent, en vue de simplifier le cadre réglementaire. Cela faciliterait la lisibilité des textes et permettrait une mise en œuvre plus uniforme au sein des Etats membres.

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

L'UE souhaite renforcer la protection des consommateurs

Avec le *Livre vert sur les recours collectifs pour les consommateurs* (COM/2008/794), la Commission européenne a ouvert le débat sur le renforcement des droits des consommateurs. Ce livre vert soumet plusieurs options à la discussion :

- Une première possibilité prévoit des mesures, contraignantes ou non, garantissant l'existence d'une procédure judiciaire de recours collectif dans tous les Etats membres de l'UE. Ainsi, tous les consommateurs pourraient obtenir réparation de préjudices de masse au moyen d'actions en représentation, d'actions de groupe ou de la procédure des « test cases ». Cette procédure soulève plusieurs questions, notamment en ce qui concerne la légitimation active de médiateurs ou d'organisations de protection des consommateurs, le financement de telles procédures ainsi que la possibilité de recourir aux procédures d'opt-in et d'opt-out.
- Une deuxième solution consisterait à accorder l'accès aux procédures nationales existantes aux consommateurs lésés provenant d'autres Etats membres – ce qui n'est pas toujours possible à l'heure actuelle. En outre, il serait recommandé aux quatorze Etats ne disposant pas d'un système de recours collectif d'élaborer les procédures idoines.

- La troisième option prévoit la combinaison de différents instruments visant à renforcer la protection des droits des consommateurs, notamment l'amélioration des procédures alternatives de règlement des litiges ne recourant pas à la voie judiciaire et l'extension de l'application des procédures nationales simplifiées au règlement des demandes impliquant de petites sommes d'argent.
- En quatrième lieu, la Commission n'exclut pas la solution de renoncer dans un premier temps à des mesures communautaires et de recueillir un plus grand nombre d'expériences en s'appuyant sur les instruments nationaux et européens existants ou en cours de mise en œuvre.

La Commission veut tout d'abord attendre les résultats de la consultation publique actuellement en cours jusqu'au 1^{er} mars 2009, avant de statuer sur la procédure ultérieure.

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

Trafic voyageurs

Nouveaux droits pour les passagers voyageant en bus ou en bateau

Le 4 décembre 2008, la Commission européenne a publié 2 nouvelles propositions de règlement en matière de droits des passagers :

1. une proposition concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure (COM/2008/816)
2. une proposition concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar (COM/2008/817)

Ces deux propositions étaient annoncées depuis longtemps. Dans le Livre blanc de 2001 sur la politique des transports, la Commission européenne envisageait déjà de créer des droits des passagers dans tous les modes de transport et de placer

ainsi les usagers au cœur de la politique des transports. C'est désormais chose faite, puisque le secteur aérien a été réglementé dans ce domaine en 2005, le secteur ferroviaire le sera fin 2009, et les deux autres secteurs, routier et maritime, dans les 2 ou 3 prochaines années.

Les deux nouvelles propositions de règlements ont pour buts communs de viser à renforcer les droits des personnes à mobilité réduite et ceux des passagers en cas de retards ou d'interruption du voyage. En outre, un régime de responsabilité uniforme en cas de mort ou blessures du voyageur sera introduit dans le secteur routier, sur le modèle du régime de responsabilité applicable dans le secteur aérien (Convention de Montréal et Règlement CE n° 889/2002). Pour le secteur maritime, la Com-

mission avait déjà proposé en 2005 d'harmoniser le régime de responsabilité en cas d'accidents (COM/2005/592). La procédure législative relative à cette proposition est déjà bien avancée vu que le Conseil doit en faire une deuxième lecture en ce début d'année.

S'agissant de la responsabilité pour les retards, les deux propositions sont relativement différentes :

1. les passagers voyageant en bateau auront quasiment les mêmes droits que les voyageurs ferroviaires :
 - en cas de retard de plus d'une heure : assistance immédiate et standardisée (repas, rafraîchissements, hébergement, services de transports alternatifs)
 - en cas de retard prévisible de plus de 2 heures au départ : remboursement ou services de transport alternatifs par le même transporteur, ou information sur d'autres services de transport
 - en cas de retard effectif de plus d'une heure à l'arrivée en raison d'une annulation ou d'un retard au départ : indemnité pour le retard (25% du prix du billet après 1h, 50% après

2h) ou indemnité pour la non exécution des obligations du transporteur (100% du prix du billet si le transporteur n'a pas organisé des services de transport alternatifs ni fourni d'informations sur d'autres services de transport)

2. les passagers voyageant en bus sur des trajets de plus de 3 heures auront droit, en cas de retard au départ de plus de 2 heures, à se voir proposer des services de transport alternatifs par le même transporteur ou d'être informés sur d'autres services offerts par d'autres entreprises ; le cas échéant, leur billet leur sera remboursé.

Le but de la Commission était d'établir des conditions équitables pour tous les modes de transport. Or la différence de traitement entre les passagers voyageant en bus, en bateau, en train ou en avion est flagrante lorsque l'on compare les règles de compensation en matière de retard et d'annulation. Cette différence pourrait avoir des conséquences importantes sur la compétitivité des différents modes de transport et paraître relativement injuste pour certains secteurs.

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

Droits des passagers aériens – Annulation de vol en cas de problème technique

Dans le dernier numéro du CIT-Info, nous rappelions les affaires pendantes devant la Cour de justice des Communautés européennes en matière d'annulations de vol. Une des affaires mentionnées, qui opposait Alitalia à une passagère autrichienne (C-549/07), a finalement été jugée le 22 décembre 2008.

Dans son arrêt, la Cour arrive à la conclusion qu'un problème technique sur un avion ne constitue pas à lui seul une « circonstance extraordinaire » exonérant la compagnie aérienne de toute responsabilité pour l'annulation d'un vol. Elle pose en effet plusieurs conditions pour que ce problème technique soit réellement « extraordinaire » et « inévitable » au sens du *Règlement CE 261/2004 sur l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol*.

La Cour livre une interprétation stricte des dispositions du *Règlement CE 261/2004*. Elle justifie cette position par le but du Règlement explicitement mentionné dans le préambule, à savoir garantir un niveau élevé de protection du consommateur. Toute règle dérogeant à ce but doit être interprétée strictement. Il faut noter ici que le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* sera vraisemblablement interprété de la même façon puisque ce Règlement vise également un niveau élevé de protection du consommateur.

La Cour interprète la notion de « circonstances extraordinaires et inévitables » comme étant des événements :

- 1) qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur et échappent à la maîtrise effective de celui-ci du fait de leur nature ou de leur origine (par exemple, des actes de sabotage, un vice caché de fabrication, etc.)
- 2) qui ne pouvaient pas être évités, au moment où ils surviennent, par des mesures adaptées à la situation et techniquement et économiquement supportables pour le transporteur.

Il incombe au transporteur de prouver que les circonstances étaient réellement inévitables, à savoir qu'il a mis en œuvre tous les moyens en personnel, en matériel et financiers dont il disposait, sans risquer des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise, pour éviter l'annulation du vol.

Cet arrêt éclaircit une des zones d'ombre du *Règlement CE 261/2004*. Il sera désormais plus difficile pour un transporteur aérien d'invoquer un problème technique pour s'exonérer de sa responsabilité en cas d'annulation du vol. Cela rejoint quelque peu la pratique dans le transport ferroviaire : un transporteur ferroviaire ne peut jamais invoquer un problème technique pour s'exonérer de sa responsabilité en cas de suppression du train ou de retard. En effet, l'article 32 § 2 CIV décharge le transporteur de sa responsabilité seulement en cas de « circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire ».

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



L'entretien courant ne relève pas de la force majeure.

Trafic marchandises

Workshop CIT/OSJD « Traitement des réclamations CIM/SMGS »

Le workshop « Traitement des réclamations CIM/SMGS » s'est tenu le 25 novembre 2008 à Berne, au siège du CIT. Plus de soixante représentants des services après-vente, services juridiques et départements des ventes d'entreprises ferroviaires membres du CIT et de l'OSJD y ont pris part.

Ce workshop faisait partie des mesures de communication et de formation déployées dans le cadre de la phase 2 du projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », en cours depuis le 1^{er} janvier 2006. Cette phase porte sur l'élaboration d'un régime de responsabilité CIM-SMGS harmonisé, applicable sur une base contractuelle, tant dans les relations externes client-transporteur que dans les relations internes transporteur-transporteur.

En première partie de ce workshop, d'éminents experts ainsi que des membres du Groupe juridique CIM/SMGS ont présenté en détail les instruments juridiques conçus pour le trafic CIM/SMGS, à savoir :

- Guide sur la responsabilité CIM-SMGS
- Procès-verbal de constatation CIM/SMGS
- Présomption en cas de réexpédition
- Répartition des indemnités entre les transporteurs
- Traitement des réclamations CIM/SMGS

Ces instruments juridiques ont ensuite été débattus dans le cadre de deux tables rondes avec des représentants des services après-vente et de la clientèle, en vue d'inclure les premières expériences dans le développement ultérieur du projet.

Les participants ont été unanimes à reconnaître que la création de la lettre de voiture CIM/SMGS et des instruments juridiques y étant liés constitue un pas dans la bonne direction. Toutefois, la clientèle en particulier va encore plus loin en plaçant pour l'éla-



Des participants attentifs venant de l'Est et de l'Ouest.

boration, le plus rapidement possible, d'un droit des transports uniforme pour le fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, le rail étant le seul mode de transport ne disposant pas d'un tel droit.

Pour conclure, Thomas Leimgruber, Secrétaire général du CIT, a lancé les premières pistes de réflexion sur ce thème. Partant du principe que l'élaboration d'un droit des transports uniforme au niveau intergouvernemental demande passablement de temps, il a émis la proposition de rédiger des Conditions générales de transport (titre de travail « CGT Eurasie ») sur la base du droit international privé.

Le grand intérêt suscité par ce workshop prouve que les tenants du projet – le CIT et l'OSJD – sont sur la bonne voie. Pour les spécialistes y étant impliqués, il représente un encouragement à continuer à fournir un travail efficace et de qualité.

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

Résultats de la 11^{ème} réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS

Lors de sa dernière réunion du 8 décembre 2008 à Varsovie, le Groupe de pilotage a pris d'importantes décisions au sujet du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

En effet, il a adopté au niveau du projet les Règles uniformes pour le traitement des réclamations, lesquelles feront à l'avenir partie intégrante du Guide lettre de voiture CIM/SMGS. De plus, elles seront intégrées dans l'AIM et dans les prescriptions de service du SMGS. Les organes compétents des responsables du projet – la Commission CIM et la 2^{ème} Commission de l'OSJD – approuveront les compléments apportés au Guide lettre de voiture CIM/SMGS et à l'annexe 22 du SMGS respectivement en mars et octobre 2009, afin de permettre une entrée en vigueur de ces nouvelles règles au 1^{er} janvier 2010.

Par ailleurs, le Groupe de pilotage CIM/SMGS a approuvé les spécifications fonctionnelles et juridiques pour la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Elles seront publiées conjointement par le CIT et l'OSJD début 2009 sous forme de recommandations.

Enfin, les travaux et mesures ci-après ont été retenus afin d'étendre le champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS :

A court terme (2009)

- Participation du Kazakhstan, de la Mongolie et de la Chine aux travaux liés à ce projet
- Lobbying en vue d'une reconnaissance dans ces Etats de la lettre de voiture CIM/SMGS en tant que document de transit douanier
- Reprise des relations de trafic dans l'annexe 1 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS
- Assistance lors de la planification, de l'organisation et du développement de transports tests
- Formation à l'intention d'un réseau ferroviaire ou des autorités douanières d'un pays (p. ex. KZH / autorités douanières kazakhes ou chinoises) ou séminaires régionaux (destinés aux républiques d'Asie centrale et à l'Azerbaïdjan)



Le Groupe de pilotage CIM/SMGS a été l'hôte au siège de l'OSJD.

A moyen terme (2010-13)

- Mise en place de l'interface CIM/SMGS entre la Turquie et la Géorgie et entre l'Iran et le Turkménistan
- A cet effet, participation active aux manifestations en lien avec ces travaux

La mise en œuvre de ce projet nécessite l'introduction du chinois dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Ce point important sera repris à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS en juillet 2009, après avoir été soumis au Comité de l'OSJD pour consultation.

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

Séminaire de l'OTIF à Bakou

Les 16 et 17 décembre 2008, un séminaire destiné aux cadres, intitulé « Rail Conventions, OTIF membership and COTIF regimes » a eu lieu à Bakou, à l'invitation du ministère des transports d'Azerbaïdjan et des Chemins de fer d'Azerbaïdjan (AZ). Plus de soixante participants y ont pris part, principalement du ministère des transports et de l'administration ferroviaire, mais également du cabinet ministériel, du ministère des affaires étrangères, du ministère de l'économie et des finances, des autorités douanières et du contrôle des frontières. Par ailleurs, des représentants des Chemins de fer géorgiens (GR) étaient également présents. Ce séminaire était dirigé par Stefan Schimming, Secrétaire général de l'OTIF, et par Musa Panahov, ministre adjoint des transports de la République d'Azerbaïdjan.

Les discussions qui ont suivi ont démontré le vif intérêt suscité par la lettre de voiture CIM/SMGS et son introduction pratique dans les différents corridors ferroviaires. Deux possibilités concrètes d'application ont même été envisagées : pour les transports dans le corridor Bakou-Tbilissi-Kars, actuellement en construction (voir CIT-Info 2/07, p. 5) d'une part, et pour la liaison ferry-boat entre les ports turc et roumain de Samsun et de Constanza, sur la Mer Noire, et les ports géorgiens de Poti et de Batumi d'autre part.

Ce séminaire et la discussion qui l'a ponctué se sont révélés extrêmement fructueux et instructifs, et pourraient jeter les bases d'une adhésion de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie à l'OTIF, ainsi que d'une entrée au sein du CIT des chemins de fer de ces pays.

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

Le CIT y a présenté plusieurs exposés, principalement axés sur les produits du CIT pour le transport international de voyageurs et de marchandises.



Les liaisons ferry concernées sur la Mer Noire.



e-RailFreight – nouvelles brèves

Les spécifications fonctionnelles et juridiques ont été actualisées à la fin de l'année 2008. Depuis la même date, les spécifications techniques sont disponibles.

Quelques problèmes découlant notamment des exigences nationales en matière de disponibilité des données pour les envois de marchandises dangereuses et de signature électronique doivent encore être approfondis.

La prochaine réunion des chefs de projet des entreprises ferroviaires qui veulent réaliser e-RailFreight aura lieu le 24 février 2009.

Nous reviendrons sur le sujet à l'issue de cette réunion.

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

Nouvelles propositions de la Commission européenne en vue de la création de corridors ferroviaires internationaux

Sur la base de son *Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises*, élaboré en 2007, la Commission européenne a publié une nouvelle proposition de *règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif*¹, visant essentiellement à réaliser un véritable marché intérieur européen des transports. Selon la Commission, les transports aérien et routier ont déjà réalisé de nombreux progrès sur ce point, alors que le transport ferroviaire a par contre encore beaucoup de chemin à parcourir. Cette proposition de règlement est discutée en ce moment par les entreprises ferroviaires au sein de la CER.

La proposition de la Commission de rédiger un livre vert relatif aux corridors TEN-T constitue une autre mesure visant à développer les corridors de transport pour le fret en tant qu'éléments

centraux d'un futur marché intérieur des transports². Cette orientation politique de la Commission et les prises de position y afférentes du Parlement européen font également l'objet de pourparlers au sein de la CER.

Le CIT suit ces évolutions et, si nécessaire, secondera la CER dans tous les aspects liés au droit des transports.

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

- 1 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif du 11 décembre 2008, COM(2008) 852.
- 2 Livre vert, TEN-T : A policy review, toward a better integrated Transeuropean Transport Network at the Service of the Common Transport Policy.

Conférence des services après-vente marchandises 2009



La prochaine Conférence des services après-vente marchandises aura lieu le 28 mai 2009 au siège du CIT. Cette manifestation est destinée au personnel des services après-vente, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT.

L'édition 2009 mettra l'accent sur la rationalisation du service après-vente. Dans le souci d'une amélioration constante du service à la clientèle et d'une réduction des coûts, il s'agira de réfléchir aux améliorations possibles et aux contributions que le CIT peut apporter dans ce domaine.

Comme de coutume, la conférence permettra également d'analyser des problèmes d'intérêt général qui se présentent dans la pratique et favorisera des échanges fructueux entre les participants que ce soit pour améliorer la collaboration entre leurs services ou pour régler des cas concrets en suspens.

L'invitation à cette manifestation sera envoyée à la fin du mois de février 2009. Ne manquez pas toutefois d'inscrire dès maintenant la date du 28 mai 2009 dans vos agendas.

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

Utilisation de l'infrastructure

High level meeting concernant les EurGTC

Deux points sont restés en suspens dans les *European General Terms and Conditions of use of rail infrastructure (EurGTC)* :

- Conséquences financières en cas d'annulation de sillons ou de restrictions dans l'utilisation des sillons attribués ;
- Responsabilité pour les retards et perturbations de l'exploitation.

Une réunion CIT/RNE s'est tenue le 16 décembre 2008 au niveau des experts et a permis de rapprocher les points de vue. Les résultats de cette réunion ont fait ensuite l'objet d'une prise de position, laquelle a servi de base de discussion au high level meeting du 16 janvier 2009. Ont participé à cette réunion organisée au siège de la CER à Bruxelles : le Président et le Secrétaire général du CIT ; Messieurs Vansteenkiste (Président), Kroll (Secrétaire général) et Ducoing (Responsable du Groupe juridique RNE) pour RNE ; Messieurs Robson (Président) et Wolff (Conseiller juridique) pour l'EIM ; ainsi que Madame Hénuset (Présidente du Groupe juridique de l'UIC) pour l'UIC. Les débats étaient animés par Monsieur Ludewig, Directeur exécutif de la CER, assisté de Madame Brinckman-Salzedo (Conseillère juridique).

Les discussions, constructives, visaient principalement à lever les malentendus et à clarifier les positions sur les points suivants :

- Les EurGTC sont des conditions générales auxquelles il est possible de déroger contractuellement au cas par cas ;
- En cas d'annulation de sillons, des alternatives acceptables (*suitable alternatives*) peuvent être attribuées à condition que la prestation soit sensiblement la même que celle prévue initialement et que le prix des sillons ne soit pas supérieur à celui convenu à l'origine ;
- Le CIT plaide en faveur d'un recours (uniquement) pour les compensations que l'EF doit verser en vertu de dispositions légales (p. ex. CIV, CIM, Règlement CE 1371/2007, etc.) ou d'autres réglementations largement reconnues. Bien que les Règles uniformes CUI ne le prévoient pas, le CIT concède également le même droit aux GI. Le CIT est également d'avis que transporteurs et gestionnaires devraient renoncer mutuellement à toute prétention pour leurs propres dommages pécuniaires découlant de retards ou de perturbations de l'exploitation.

RNE demande un temps de réflexion supplémentaire à des fins de concertation interne. Néanmoins, les deux parties sont unanimes à reconnaître la possibilité et la nécessité d'aboutir à un accord. Un nouveau high level meeting a été fixé au 20 mars 2009.

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

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
18/19 février	Groupe de travail "Customs Challenges" de la CER	Turin	Nathalie Greinus
24 février	Réunion des chefs de projet et du Groupe de pilotage e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
24 février	Joint Conference "Impact of Globalisation on Transport, Logistics and Trade: The UNECE Work"	Genève	Erik Evtimov
25/26 février	Groupe de travail Maintenance Passager de l'UIC	Paris	Max Krieg
4-6 mars	Conférence JERID : "Railway Cargo Transports between Asia and Europe"	Prague	Erik Evtimov
9/10 mars	Stakeholders' Conference on the Future of the Transport	Bruxelles	Rainer Freise
11 mars	Groupe d'étude Prix et Questions commerciales ainsi que Groupe d'étude Distribution et Système de l'UIC	Paris	Max Krieg
11/12 mars	Groupe d'experts pour les matières dangereuses de l'UIC	Interlaken	Max Krieg
16/17 mars	OSCE/UNECE Workshop "Customs Issues"	Astana (KZ)	Erik Evtimov
19/20 mars	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genève	Erik Evtimov
20 mars	High level meeting "Eur GTC for use of infrastructure" de la CER	Bruxelles	Thomas Leimgruber
23-27 mars	Réunion commune RID/ADR	Genève	Max Krieg
24/25 mars	Groupe de travail «Fraudes avec des titres de transport» de la COLPOFER	Vienne	Max Krieg
21 avril	Groupe de support STI-TAP de la CER	Paris	Max Krieg
27-29 avril	UNECE/ECO Workshop "Transcontinental Corridors"	Téhéran	Thomas Leimgruber
30 avril	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet

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
Internet	www.cit-rail.org