

## Editorial

### Des vœux affluant de toutes parts



Plus de 150 juristes spécialisés dans le droit ferroviaire, avocats, experts en assurances et gestionnaires de risques ont pris part à l'édition 2009 des Journées bernoises. Parmi les thèmes abordés, plus d'un a échauffé les esprits.

Prenons le problème des « Conditions générales » par exemple. Chacun s'est accordé sur le fait que cet instrument juridique est indispensable, dans le transport ferroviaire également, si l'on souhaite garantir un tant soit peu d'ordre, d'efficacité et de sécurité. Pourtant, du juriste d'entreprise au vendeur au guichet en passant par l'expert en tarification, la route est longue – et les écueils sont nombreux.

Durant la partie consacrée au trafic voyageurs, lors de la discussion sur le nouveau Règlement de la CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les exigences de la clientèle ont suscité de vives réactions. *Un seul* contrat de transport – même avec plusieurs titres de transport, *une seule et unique* partie au contrat – et ce également lorsque différents trains sont empruntés, *les mêmes* conditions générales de transport – même si plusieurs entreprises participent au transport, une indemnisation *complète* en cas de retard – même lorsque ce dernier n'est occasionné que par un seul service de transport ! Accéder à toutes ces exigences pourrait s'avérer une coûteuse opération sur le plan financier, sans même parler des surprises que réserve encore la libéralisation.

Les exigences ambitieuses des associations de la clientèle ont incité le Président du CIT à formuler quelques souhaits à l'intention des organes législatifs. Les entreprises ferroviaires actives dans le transport international de voyageurs et de marchandises sont actuellement confrontées à trois ordres juridiques différents : le droit communautaire, sous la forme de directives et de règlements dans l'UE (pour vingt-sept Etats), la COTIF (pour quarante-trois Etats), et les accords SMPS et SMGS pour les transports à destination de la Russie et de l'Asie.

Dans ce contexte, le CIT adresse la (modeste) liste de vœux suivante aux organes législatifs : afin de répondre aux attentes de la clientèle, les entreprises ferroviaires ont besoin d'un droit des transports uniforme basé sur des principes juridiques uniformes pour garantir des conditions de transport uniformes. Les ordres juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni s'entraver mutuellement, mais au contraire être harmonisés et se compléter. Enfin, toutes les dispositions devraient être simples, compréhensibles et s'inscrire dans la durée.

Pour terminer, un petit souhait du Secrétaire général du CIT : « moins, c'est souvent mieux » !

Thomas Leimgruber  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

Journées bernoises: Partie commune	2
Journées bernoises: Trafic voyageurs	3
Convention de la CNUDCI : les nouvelles « règles de Rotterdam »	5
Commerce et transports dans une économie mondialisée	5
CER Passenger Working Group	5
Lettre de voiture CIM/SMGS : des transports pour VW s'effectuent depuis fin 2008 également depuis Velka Ida vers Kaluga	6
Nouvelles du projet e-RailFreight	6
Conférence e-Freight de la DG TREN	7
La notion de détenteur de wagon selon la COTIF est désormais aussi ancrée dans le droit européen	7
Conseil juridique	8
Pro domo	8
Conférence des services après-vente marchandises	9

## Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
17/18 mars	Groupe de travail CIV	Berne
31 mars	Commission CIM	Berne
1 <sup>er</sup> avril	Groupe de rédaction CGT-CIV/PRR	Berne
28 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
29/30 avril	Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
30 avril	Commission 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
7 juillet	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berne
8 juillet	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne

## Journées bernoises 2009

### Partie commune

#### Une affluence record

Les Journées bernoises – quatrième édition déjà – ont eu lieu les 4 et 5 février derniers. Cette manifestation suscite un intérêt toujours croissant, comme en témoigne le nombre de participants – 150 cette année.

Les Journées bernoises permettent de faire le point sur le droit international du transport ferroviaire et de réfléchir à son évolution. Elles s'adressent aux juristes spécialisés dans le droit ferroviaire, aux spécialistes des services après-vente et des sinistres, aux experts en assurances, aux avocats spécialisés et aux gestionnaires de risques, de même qu'aux collaborateurs des administrations nationales ou des tribunaux.

Les Journées bernoises transmettent aux participants les informations et connaissances professionnelles les plus récentes ; elles représentent également une occasion unique de procéder à des échanges d'opinions et d'expériences entre experts internationaux.

#### Les conditions générales : un instrument juridique d'importance

L'édition 2009 s'est concentrée sur la standardisation des relations juridiques par le biais de conditions générales. Le *Professeur Andreas Furrer* (Université de Lucerne) a présenté un exposé extrêmement intéressant, sur lequel nous reviendrons en détail dans une prochaine édition du CIT-Info.

L'intermodalité juridique constitua un autre point fort. Le *Professeur Isabelle Bon-Garcin* (Université de Lyon II et IDIT) a traité des formes d'intermodalité en trafic voyageurs et marchandises, des bases juridiques internationales de lege lata et de lege ferenda, ainsi que du rôle et de la responsabilité de chaque prestataire de service (agence de voyages, transitaire, entreprise de transport combiné, etc.).

Dans la deuxième partie de cette manifestation, les participants se sont répartis en deux groupes – trafic voyageurs et marchandises – pour traiter des questions actuelles spécifiques à ces domaines. Ces discussions font l'objet de comptes rendus séparés dans le présent et le prochain CIT-Info.

#### Fragmentation du droit international du transport ferroviaire

La partie commune s'est conclue par un panel, durant lequel d'éminents représentants d'institutions internationales et de grandes entreprises ferroviaires ont abordé les questions actuelles du droit du transport ferroviaire. Les discussions ont porté, entre autres, sur la complémentarité et la concurrence entre divers ordres juridiques, le principe de subsidiarité en droit communautaire, la protection des consommateurs dans le droit du transport, ainsi que sur l'étendue et la densité normative de la réglementation. En conclusion à cette manifestation, le *Professeur Rainer Freise* (Université de Francfort), Président du CIT et animateur du panel, a lancé aux organes législatifs dont les travaux ont une incidence sur les entreprises ferroviaires (UE, OTIF, UNECE, OSJD) un

#### appel

à coordonner et à harmoniser leur activité législative dans les domaines où des chevauchements existent.

Un transport ferroviaire sans entraves, notamment aux frontières, nécessite un droit uniforme et applicable de bout en bout. A l'heure actuelle, cette condition n'est pas encore remplie. En effet, en plus des droits nationaux, pas moins de trois ordres juridiques internationaux, parfois incompatibles entre eux, régissent le transport ferroviaire international :

- le droit européen, sous la forme de directives et de règlements communautaires (pour les vingt-cinq Etats membres de l'UE dans lesquels s'effectuent des transports ferroviaires),
- le droit international élaboré dans le cadre de l'OTIF (composée de quarante-trois Etats),
- enfin, les accords SMPS et SMGS pour le trafic dans le vaste espace eurasiatique.

A l'inverse, le transport routier international, principal concurrent du rail, dispose d'un droit uniforme applicable de bout en bout, et qui s'étend jusqu'en Asie, sous la forme de la Convention sur le transport routier international (CMR).

Pour le trafic ferroviaire international, des ordres juridiques divergents, voire antagonistes, constituent un obstacle à un passage rapide et simplifié des frontières sur des bases juridiques sûres et uniformes et entravent le règlement des actions en dommages-intérêts, comme le montre la non-application de l'appendice CUI de la COTIF dans la plupart des Etats membres de l'UE.



Les Journées bernoises 2009 ont réuni plus de 150 participants.

La clientèle des entreprises ferroviaires, les voyageurs et les expéditeurs de marchandises, demandent pour leur part des offres basées sur un contrat unique englobant tous les transporteurs participants et basé sur des conditions uniformes du début à la fin du transport.

En résumé, M. Freise a formulé les postulats suivants à l'intention des législateurs :

1. Pour garantir des conditions de transport uniformes, les entreprises ferroviaires ont besoin d'un droit du transport ferroviaire uniforme basé sur des principes juridiques uniformes.
2. Les ordres juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni s'entraver mutuellement, mais au contraire être harmonisés et se compléter.
3. Le rail a besoin d'un droit simple, compréhensible et aisément applicable pour les entreprises ferroviaires comme pour leurs clients, même si plusieurs ordres juridiques se superposent.
4. En regard des différences de contextes économiques entre les Etats, des standards juridiques minimaux suffisent (en particulier en matière de responsabilité et de montant des indemnités) ; ils peuvent être légalement relevés dans certains Etats ou régions, le cas échéant seulement pour certains trafics. Ceci découle également du principe de subsidiarité.
5. Dans l'intérêt de la sécurité juridique, le droit promulgué doit être stable et s'inscrire dans la durée.

En conclusion, M. Freise a constaté que, si les utilisateurs de prestations de transport peuvent faire leur choix parmi les offres d'entreprises concurrentes, les entreprises ferroviaires, bien



Deux professeurs, deux thèmes : les conditions générales et l'uniformité juridique du droit des transports internationaux ferroviaires.

qu'« utilisatrices du droit », n'ont quant à elles pas la possibilité de choisir entre les ordres juridiques concurrents. Ainsi, les entreprises dépendent de la collaboration entre les différents législateurs et de leur volonté d'envisager leurs travaux législatifs comme une œuvre commune.

### Les prochaines Journées bernoises

La cohérence du droit international du transport ferroviaire revêt une importance capitale pour le rail. C'est pourquoi les prochaines Journées bernoises seront consacrées à ce thème. Elles auront lieu les 4 et 5 février 2010. N'oubliez pas de réserver ces dates dès maintenant !

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

## Trafic voyageurs

Lors des Journées bernoises 2007, *Michaela Strohschneider*, Policy Officer de la Commission européenne (DG TREN), avait présenté le *Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*. Les Journées bernoises 2009 ont été l'occasion pour le CIT d'approfondir ce thème et de présenter pour la première fois à un large auditoire les *Conditions générales de transport pour le transport de voyageurs* (CGT-CIV/PRR), qui réunissent la COTIF et le droit communautaire dans une base contractuelle uniforme.

### Protection des consommateurs aussi en trafic voyageurs

Dans son exposé, *Ákos Érsek*, Senior Policy Advisor Passenger de la CER, a dépeint le contexte politique du Règlement voyageurs et les intentions initiales de l'Union européenne en matière de transports. Celle-ci visait à encourager la transparence en distinguant infrastructure ferroviaire et entreprise ferroviaire, à favoriser la concurrence dans le transport ferroviaire et à garantir la protection des consommateurs en trafic voyageurs. Au niveau des transports relevant du service public, la concurrence devrait fonctionner par le biais des appels d'offres. Quant aux autres genres de trafic, le voyageur devrait pouvoir choisir entre plusieurs prestataires, en particulier pour les trains à grande vitesse, pour le trafic international ou pour le trafic longue distance.

Les enquêtes menées par la CER ont révélé de grandes disparités sur le territoire européen en termes de droits des voyageurs et ce, non seulement entre les nouveaux et les anciens Etats

membres de l'UE, mais également entre ces derniers. Cela signifie que les Etats membres de l'UE feront largement usage de la possibilité d'exempter certains services de transport du Règlement. Une vue d'ensemble claire ne sera toutefois possible que dans le courant de l'été – voire cet automne seulement.

La CER a constaté en outre que la mise en œuvre implique une interaction étroite entre les organisations ferroviaires (CER, UIC et CIT), tout en maintenant aussi le dialogue avec les associations de consommateurs.

### Changements en profondeur

Le Président de la Commission CIV du CIT, *Enrico Trapazzo*, a présenté les principaux éléments du Règlement voyageurs et sa transposition dans les nouvelles CGT-CIV/PRR. Voici ses conclusions :

- le Règlement voyageurs changera la vie des entreprises ferroviaires (EF) ;
- si les EF savent se positionner par rapport à ce changement, elles pourront tirer profit des opportunités qu'il offre et agir en conséquence ;
- dans ce processus, la standardisation juridique symbolisée par les Conditions générales de transport (CGT) constitue un facteur clé ;
- si la majorité des transporteurs approuvent ces nouvelles CGT, elles deviendront la référence dans le domaine des droits des voyageurs ;
- tous les acteurs du transport ferroviaire doivent s'adapter à la nouvelle situation ;

- à cette fin, une nouvelle approche globale et une politique de communication intégrée basée sur des outils d'information communs (banque de données, sites Internet) s'imposent.

Les CGT-CIV/PRR offrent une solution uniforme sans toutefois constituer une entrave à la liberté commerciale (ni dans le TCV ni dans le domaine des entités d'offre).

### Revendications claires des voyageurs



Rian van der Borgt, trésorier de EPF (European Passenger Federation), a soumis le projet de CGT-CIV/PRR à un examen critique. Il a tout d'abord exposé les attentes claires des voyageurs, à savoir :

- un seul contrat de transport (même pour un voyage nécessitant des changements de trains et plusieurs titres de transport) ;
- une seule et unique partie au contrat (même lorsque plusieurs entreprises sont impliquées dans le transport) ;
- des Conditions générales de transport uniformes (applicables sur l'ensemble du voyage et non pas uniquement à tel ou tel train) ;
- une indemnisation intégrale en cas de retard (basée sur le prix du billet payé pour l'ensemble du voyage).

EPF estime que le Règlement voyageurs se traduira par des améliorations dans plusieurs domaines, non sans présenter également des incohérences et des lacunes, dont notamment l'accent mis davantage sur les trains que sur les voyageurs, la très longue période transitoire jusqu'à sa complète entrée en vigueur et la possibilité d'exemption durable de certains services de transport. EPF aurait aussi vu d'un bon d'œil l'introduction dans le Règlement d'une procédure de consultation des associations de consommateurs et d'une procédure d'arbitrage, ainsi que des dispositions précises concernant le transport des bicyclettes.

### Lacunes des CGT-CIV/PRR selon EPF

Sur un plan général, EPF souhaite que les CGT-CIV/PRR se focalisent davantage sur les voyageurs, que les ambiguïtés soient éliminées et que des notions claires soient utilisées. Elle refuse (i) la possibilité que le voyageur doive conclure plusieurs contrats pour son voyage, (ii) que l'indemnisation en cas de retard soit basée sur le retard d'un train et non sur le retard du voyageur, (iii) que les transporteurs qui réfutent toute responsabilité puissent laisser tomber les voyageurs et (iv) que ces derniers doivent présenter leur titre de transport original pour prétendre à un remboursement ou à une indemnisation. De plus, EPF estime que le projet de CGT-CIV/PRR porte atteinte à la protection du voyageur selon le Règlement voyageurs en ceci que

- le voyageur, en cas de retard de plus de 60 minutes, ne peut poursuivre son voyage ou prétendre à un réacheminement que dans les 48 heures, alors qu'il peut le faire à sa convenance selon le Règlement ;
- la poursuite du voyage ou le retour au point de départ ne peut s'effectuer qu'avec le transporteur initial et non plus avec un transporteur au choix ;

- le transporteur peut invoquer le motif d'exonération de la force majeure lorsque le voyageur manque la dernière correspondance du jour.

Selon EPF, les CGT-CIV/PRR renferment certaines dispositions qui constituent un pas en arrière également par rapport à la Charte passagers CER/UIC/CIT. Il s'agirait par conséquent d'améliorer les solutions proposées. Par ailleurs, il conviendrait de s'assurer que les voyageurs connaissent leurs droits.

### Cas pratiques

Plusieurs petits ateliers ont ensuite permis d'examiner, sur la base d'exemples concrets, l'impact sur les droits des voyageurs d'une rupture de correspondance consécutive à un retard.

Un autre atelier était consacré à la responsabilité des transporteurs en cas de dommages corporels. Le Règlement voyageurs étend le régime de responsabilité sévère des RU CIV – sans exemption – également au trafic national, ce qui constitue un changement radical pour certains Etats. L'obligation de verser, dans ces cas de figure, une avance au voyageur ou à ses ayants droit a aussi fait l'objet d'une analyse.

### Thème principal : un ou plusieurs contrats

Les groupes ont ensuite présenté les résultats de leurs travaux et largement profité de l'occasion qui leur était donnée de poursuivre la discussion en plus grand comité. Le débat, qui portait principalement sur la multiplication des contrats de transport, a abouti à la conclusion suivante : la règle de base « un train = un contrat de transport » ne correspond pas vraiment à la pratique actuelle et ne devrait pas s'étendre sous le régime du Règlement voyageurs ; la collaboration entre les transporteurs s'agissant de l'émission de contrats de transport uniques (appelés « billets directs » dans le Règlement voyageurs) représente aussi un avantage concurrentiel vis-à-vis des entreprises qui ne souhaitent pas s'associer à ce concept ; l'émission de billets directs constitue une décision commerciale qu'il s'agira d'entériner ou de prendre ces prochains mois – les CGT-CIV/PRR ont laissé les deux possibilités ouvertes. Dans tous les cas, la fiabilité des informations communiquées aux voyageurs revêtira une importance toute particulière.

Tous les participants à la réunion étaient unanimes à reconnaître que le Règlement voyageurs bouleversera les relations entre les entreprises ferroviaires et les voyageurs, non sans influencer également sur les relations entre les EF à partir de décembre 2009.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE



Workshop trafic voyageurs : encore bien des questions à régler.

## Droit des transports et politique des transports

### Convention de la CNUDCI : les nouvelles « règles de Rotterdam »

Sur proposition du Comité Maritime International (CMI), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a élaboré une nouvelle convention sur les transports internationaux de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer – communément appelée Convention de la CNUDCI (Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea), v. CIT-Info 4/2008, p. 3.

Le 3 juillet 2008, la CNUDCI a adopté le projet de Convention. Ce projet a ensuite été approuvé officiellement par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008. La ratification de cette convention sera ouverte solennellement à Rotterdam le 23 septembre 2009. Par conséquent, il est proposé d'employer à l'avenir la dénomination « Règles de Rotterdam » pour désigner la convention de la CNUDCI.

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

### Commerce et transports dans une économie mondialisée

La première conférence conjointe du Comité des transports intérieurs et du Comité du commerce de la Commission économique des Nations Unies (UNECE), intitulée « The Impact of Globalization on Transport, Logistics and Trade: The UNECE Work », s'est déroulée le 24 février 2009 au Palais des Nations, à Genève.

Dans leur discours inaugural, les deux Directrices, Mme Eva Molnar, de la Division des transports de l'UNECE, et Mme Virginia Cram-Martos, de la Division du commerce de l'UNECE également, ont souligné l'importance croissante du commerce et des transports dans l'économie mondialisée.

Les exposés proposés ensuite ont fait ressortir les défis de la mondialisation pour le commerce et les transports. A cet égard, une attention particulière a été portée aux thèmes communs relevés dans les travaux des deux comités : la conteneurisation du commerce international de marchandises et des transports, les transports de matières dangereuses, les transports de marchandises périssables ainsi que les moyens de faciliter le commerce et les transports.

L'informatisation du commerce et des transports doit servir de trait d'union entre les actions des deux comités. Ceux-ci développeront des standards minimaux complémentaires en matière d'échange électronique de données, aussi bien pour le commerce international que pour le transport de marchandises. La mise en œuvre s'effectuera au travers d'activités communes dans les différentes régions géographiques. Ces facilitations joueront un rôle décisif, en particulier pour les pays intérieurs d'Asie centrale et du Caucase.

Les attentes envers les différents modes de transport sont élevées. Les Présidents des deux comités, MM. Kellermann (transports intérieurs) et Van Kuik (commerce) ont invité les participants à considérer la mondialisation non pas comme une menace, mais comme une chance.

La conférence a confirmé la nécessité d'orienter la stratégie du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » également vers les pays d'Asie centrale, la Mongolie et la Chine.

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

## Trafic voyageurs

### CER Passenger Working Group

Les exemptions au Règlement CE sur les droits des voyageurs (PRR) et les nouvelles propositions de la Commission européenne en matière de droits des voyageurs étaient à l'ordre du jour de la dernière réunion du CER Passenger WG (11 février 2009).

La CER a mené en janvier une enquête sur les exemptions que les entreprises ferroviaires ont demandées ou vont demander à leur ministère, révélant une situation très disparate entre les différents Etats membres de l'UE. Selon cette enquête, les législations nationales mettant en œuvre ces exemptions seront

adoptées au plus tôt en avril 2009. Il faudra probablement attendre le mois d'octobre – voire de novembre – pour obtenir un tableau complet de la situation.

La première lecture, par le Parlement européen, des deux propositions de Règlement sur les droits des passagers voyageant en bus ou en bateau devrait être achevée avant les élections de juin 2009. Le Conseil n'a, de son côté, pas encore mis ces deux propositions législatives à son agenda. Il est probable que le sujet soit discuté seulement au 2<sup>ème</sup> semestre 2009, sous la présidence suédoise de l'UE.

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

## Trafic marchandises

### Lettre de voiture CIM/SMGS : des transports pour VW s'effectuent depuis fin 2008 également depuis Velka Ida vers Kaluga

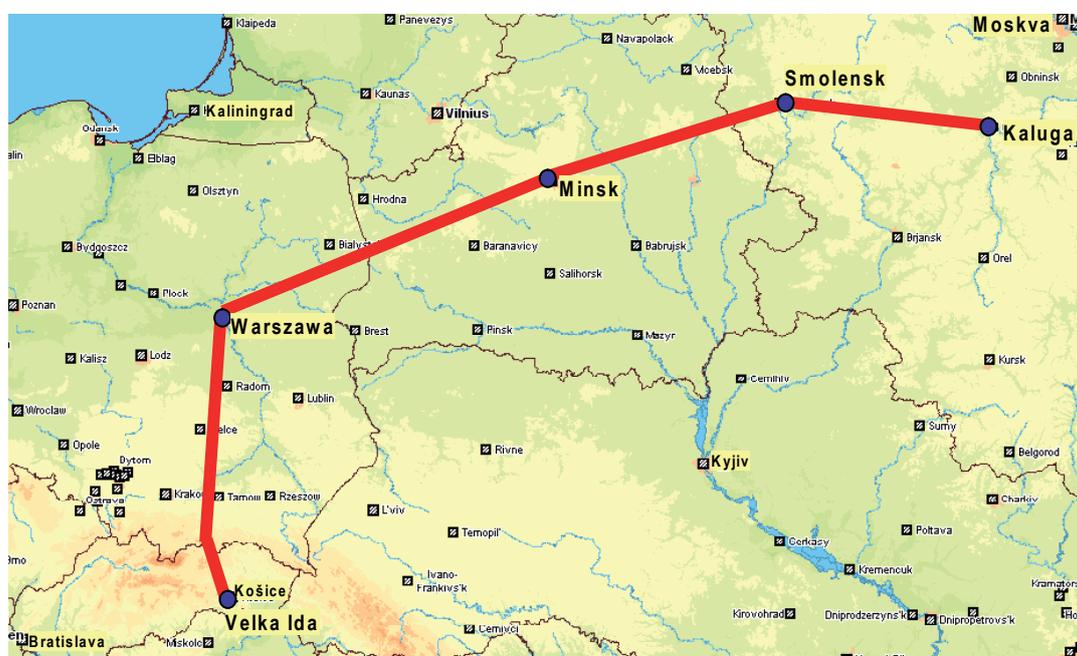
D'après les informations de ZSSK Cargo, des transports réguliers sont effectués au départ de la République slovaque (Velka Ida) à destination de Kaluga 1 (Russie) depuis le 17 décembre 2008 pour le compte de Volkswagen, sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. A fin février 2009, plus de 1 500 conteneurs de 40 pieds avaient été acheminés sans problème notable. Ces transports viennent s'ajouter à ceux en provenance de Mlada Bleslav en République tchèque, qui avaient débuté mi-juillet 2008 (voir CIT-Info 6/2008, p. 5) et à ceux qui s'opèrent dans la direction opposée (voir CIT-Info 10/2008, p. 5).

L'itinéraire relie Velka Ida à Kaluga 1, au sud de Moscou, en empruntant le passage de Plaveč/Muszyna, à la frontière slovaco-polonaise, celui de Terespol/Brest, à la frontière entre

la Pologne et le Bélarus, puis en transitant par Krasnoe et Smolensk. Quatre réseaux collaborent étroitement pour mener à bien ces transports, à savoir ZSSK Cargo, PKP Cargo, les BC et les RZD.

Le CIT se félicite de l'introduction et de la réussite de ce deuxième transport d'envergure pour VW sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS et présente ses remerciements à tous les acteurs pour leur engagement et leur volonté de promouvoir le fret ferroviaire.

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



A travers l'Europe avec la lettre de voiture CIM/SMGS.



### Nouvelles du projet e-RailFreight

Les préparatifs en vue de l'introduction de l'e-RailFreight sur de premières relations de trafic avancent conformément au calendrier de travail. C'est l'une des principales constatations qui peut être faite à l'issue des dernières réunions des chefs de projet et du Groupe de pilotage e-RailFreight le 24 février 2009 à Paris.

Les spécifications techniques sont achevées. Elles comprennent le catalogue des données, le flux des messages et le catalogue des messages. RAILDATA pourra mettre à la disposition des EF intéressées à la fin avril 2009 un système central permettant d'échanger les données des lettres de voiture électroniques entre les systèmes informatiques des EF.

Trois problèmes recensés lors de ces travaux doivent être approfondis de manière à ne pas freiner l'utilisation du système :

- signature électronique : une telle signature est-elle véritablement nécessaire ou ne peut-on pas envisager un moyen de remplacement ?
- envois de marchandises dangereuses : une interprétation uniforme et raisonnable des dispositions du RID relatives aux exigences à remplir par des documents électroniques est nécessaire.
- envois sous douane : une solution permettant d'échanger les données avec les autorités douanières dans le cadre d'un système « NCTS-Rail » (système permettant d'utiliser les données de la lettre de voiture électronique pour répondre aux exigences douanières en matière de sécurité et de pro-

cédure de transit) sans attendre l'entrée en vigueur du code modernisé des douanes (environ 2013) devrait être recherchée.

Le système e-RailFreight devrait pouvoir être introduit sur de premières relations-pilotes à partir de la mi-2009.

De son côté, le CIT poursuit ses travaux fondamentaux en prévision de développements futurs du système. Quelques parties des spécifications fonctionnelles et juridiques ont pu être développées. Elles concernent notamment

- le système mixte : un tel système pourra être convenu pour permettre l'utilisation de la lettre de voiture électronique sur des parcours partiels, préalablement à son introduction généralisée sur certaines relations de trafic ;
- les modifications du contrat de transport, les empêchements au transport et à la livraison : des solutions rapides, simples et peu onéreuses (Internet, courrier électronique) ont été

recherchées pour accélérer l'échange des informations dans ces cas ; ceux-ci ne concernant que 1 à 2 % du total des envois, il a été renoncé à développer des messages EDI ;

- les annexes à la lettre de voiture : 40 % des lettres de voiture sont accompagnées de documents commerciaux ou administratifs ; trois types de mesures ont été développés pour résoudre les problèmes posés par ces documents (réduction de leur nombre grâce à leur envoi direct par l'expéditeur au destinataire où à l'endroit où ils sont requis durant le transport, production sous forme électronique ou de sorties d'imprimantes lorsque cela est admis, solutions appropriées pour les documents papier devant impérativement accompagner les envois).

Les prochaines réunions des chefs de projet et du Groupe de pilotage e-RailFreight auront lieu le 29 avril 2009.

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

## Conférence e-Freight de la DG TREN

Le 17 février 2009, la Direction Transport de la Commission européenne (DG TREN) a organisé la conférence *e-Freight* donnant à la centaine de participants la possibilité de s'entretenir avec la Commission européenne sur l'informatisation future des transports internationaux voyageurs et marchandises. Un accent particulier a été mis sur l'optimisation des interfaces entre les différents modes de transport par le biais d'une introduction progressive de processus électroniques et de standards *e-Freight* dans le cadre des transports multimodaux.

Le *Plan d'action pour la logistique de 2007*<sup>1</sup> constitue le point de départ des activités de l'UE dans ce domaine. Selon le Directeur général de la DG TREN en charge du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), Monsieur Jonathan Scheele, il est temps de donner un signal politique clair. Le lancement du projet est souhaité pour septembre 2009.

L'utilisation efficace des technologies de l'information est primordiale pour améliorer l'efficacité de la logistique internationale des marchandises. La Commission définira les diverses lignes d'action dans le cadre desquelles les différents modes de transport pourront mettre en œuvre de manière autonome leurs propres projets. Cette procédure a été illustrée par différents exemples (best practices).

L'IATA a présenté les meilleures pratiques dans le transport aérien *paper-free*. Pas moins de 16 documents de transport, soit 82% de la totalité des documents accompagnant le fret aérien, peuvent aujourd'hui être échangés sous forme électronique entre certaines compagnies aériennes sélectionnées pour les transports tests. *Paper-free* signifie que les documents sont imprimés sur papier uniquement si nécessaire (p. ex. à la douane ou pour des contrôles de sécurité particuliers).

Les entreprises ferroviaires ont pu présenter leurs activités à l'occasion du workshop 2, dirigé par Monsieur Zoltan Kazatsay, Directeur général adjoint de la DG TREN. Le représentant de l'UIC, Monsieur John Lutz, a renseigné sur les travaux de mise en œuvre de la STI TAF ; Madame Helen Köpf de l'UNIFE a abordé les systèmes à disposition des entreprises ferroviaires.

Le CIT a pour sa part présenté le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », qui vise également l'informatisation des transports entre l'Europe et l'Asie.

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

<sup>1</sup> Freight Transport Logistic Action Plan, Communication of the European Commission, COM(2007) 607 final.

## La notion de détenteur de wagon selon la COTIF est désormais aussi ancrée dans le droit européen

Avec l'entrée en vigueur, fin 2008, de la nouvelle directive 2008/110/CE<sup>1</sup>, la définition du « détenteur » de wagon, que l'on ne trouvait pas dans le droit européen jusqu'alors, a été harmonisée autant que possible avec la définition contenue à l'Appendice D de la COTIF<sup>2</sup>. Elle sera intégrée à l'article 3, lettre s, de la directive 2004/49/CE et aura la teneur suivante :

« Le « détenteur » est la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) prévu à l'article 33 de la directive 2008/57/CE. »

Ainsi, de nombreuses entités peuvent être identifiées en tant que détenteurs de véhicules, notamment le propriétaire, une société exploitant une flotte de wagons à des fins commerciales, une société fournissant des véhicules en crédit-bail à une entreprise ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure utilisant des véhicules pour l'entretien de son infrastructure, etc. Ces entités gèrent les véhicules en vue de leur utilisation comme moyen de transport par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

<sup>1</sup> Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 portant modification à la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, JO L 345 du 23.12.2008, p. 62.

<sup>2</sup> Article 2, lettre c, des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV – appendice D).

Afin d'éviter toute incertitude et en complément à la définition des RU CUV, le détenteur devrait être clairement identifié dans le registre national des véhicules des Etats membres de l'UE prévu à l'article 33 de la directive communautaire sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

Ce nouveau règlement constitue un bon exemple de complémentarité et de synergie entre la COTIF et le droit communautaire au service du secteur ferroviaire.

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

## Conseil juridique

*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.*

### Résidus dans les wagons citernes

*Comment faut-il acheminer les wagons-citernes contenant des résidus ? Comme moyen de transport sous le régime CUV/CUU ou comme une marchandise sous le régime CIM ?*

Lorsque, pour des raisons techniques, un wagon-citerne ne peut être entièrement vidé et qu'il subsiste des résidus, il peut être considéré comme vide. Il est alors acheminé comme moyen de transport avec une lettre wagon CUV.

Apparemment, il n'existe, à l'échelle internationale, aucune disposition uniforme définissant à partir de quelle quantité de résidus le wagon-citerne doit être acheminé comme marchandise avec une lettre de voiture CIM.

Pour ce qui est des résidus d'un chargement de matières dangereuses, les dispositions du RID (voir section 5.4.1.1.6.1) s'appliquent à la restitution dudit wagon ainsi qu'aux indications à mentionner sur le document de transport, qu'il s'agisse de la lettre de voiture CIM, de la lettre wagon CUV ou encore du document de transport pour les moyens de rétention vides non nettoyés selon le RID (voir point 15 GLV-CIM).

Nathalie.Greinus(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Pro domo

### Nouvelles brèves du Comité

Le Comité a tenu sa première réunion de l'année le 19 février dernier.

En raison notamment de la surcharge de travail chronique du Secrétariat général, le Comité a entamé une réflexion approfondie sur l'adéquation des ressources du CIT et des missions qui lui incombent. En observant la situation actuelle et les perspectives dans les domaines du transport des voyageurs, du transport des marchandises, de l'utilisation de l'infrastructure, de l'adhésion de la Communauté Européenne à la COTIF et de l'adhésion de nouveaux membres à la suite de l'adhésion de nouveaux Etats à l'OTIF, un renforcement du Secrétariat général paraît nécessaire. Une augmentation des ressources en période de récession est malvenue. Mais d'un autre côté, il faut être bien conscient qu'il n'existe pas de domaines dans lesquels des restrictions d'activités seraient possibles sans remettre en question la mission statutaire du CIT. Le Comité reprendra ses réflexions lors de sa prochaine réunion.

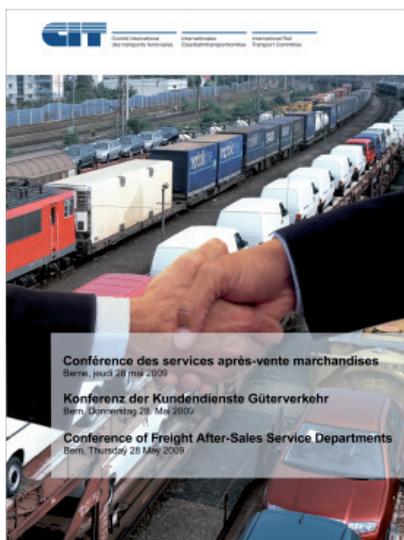
Le Comité a pris acte avec satisfaction de l'état d'avancement des travaux relatifs au développement des produits voyageurs et marchandises du CIT ainsi qu'aux différents projets en cours (transposition du Règlement CE relatif aux droits des voyageurs, e-RailFreight, interopérabilité juridique CIM/SMGS, utilisation de l'infrastructure). A noter, au sujet du projet d'interopérabilité juridique CIM/SMGS, que le Comité s'est prononcé en faveur de travaux visant à élaborer des conditions générales de trans-



*Le président du CIT dirige la réunion du Comité avec efficacité (et humour).*

port permettant le transport des marchandises entre l'Europe et l'Asie sous l'égide d'un seul contrat de transport. Une telle solution serait fondée sur le droit international privé. Elle permettrait de répondre aux attentes de la clientèle, sans attendre l'élaboration, au niveau intergouvernemental, d'un nouveau droit uniforme pour ces transports. Dans l'hypothèse où les organes directeurs de l'OSJD approuveraient également de tels travaux, le Groupe juridique CIM/SMGS pourrait examiner encore en 2009 la faisabilité et les conditions-cadres de cette solution.

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



## Conférence des services après-vente marchandises Berne, 28 mai 2009

Cette conférence des services après-vente marchandises s'adresse au personnel des services après-vente, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT. Elle a pour thème principal cette année la rationalisation du service après-vente.

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

La documentation relative à cette conférence ainsi que des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, tél. +41 (0)31 350 01 90.

Inscriptions : par e-mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)), par fax (+41 (0)31 350 01 99).

Le prospectus relatif à cette conférence et la fiche d'inscription sont également disponibles sur notre site internet : [http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_After-Sales\\_Service\\_Dept.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_After-Sales_Service_Dept.pdf)

## Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
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
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
25 mars	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Bâle	Nathalie Greinus
30 mars	Assemblée générale ad hoc de la CER	Paris	Thomas Leimgruber
30 mars	Assemblée de la région Europe de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
2/3 avril	COLPOFER - 50 <sup>ème</sup> Conférence	Berlin	Max Krieg
7 avril	Groupe de travail Passagers de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
8 avril	Liaison Meeting with Customers Organisations de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
20 avril	SIAFI Europe	Paris	Isabelle Oberson
21 avril	Groupe de support STI-TAP de la CER	Paris	Max Krieg
23 avril	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Duisbourg	Nathalie Greinus
23/24 avril	4 <sup>th</sup> European Forum for In-House Counsel	Bruxelles	Isabelle Oberson
27-29 avril	UNECE/ECO Workshop „Transcontinental Corridors“	Téhéran	Thomas Leimgruber
29 avril	Réunion des chefs de projet et du groupe de pilotage e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
29 avril	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
30 avril	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Bâle	Henri Trolliet
26 mai	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Thomas Leimgruber

Rédaction:

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

Téléphone  
Fax  
E-Mail  
Internet

+41 31 350 01 90  
+41 31 350 01 99  
info(at)cit-rail.org  
www.cit-rail.org