

Editorial

Interopérabilité juridique assurée grâce des relations contractuelles standardisées



La libéralisation du secteur ferroviaire progresse inexorablement. Avec pour conséquence de meilleures performances des entreprises, mais pas seulement. La complexité du système s'accroît elle aussi – notamment d'un point de vue juridique. Plus que jamais, des standards s'imposent pour garantir l'unité et la sécurité juridiques.

Les dernières « Journées bernoises » se sont concentrées sur la standardisation des relations juridiques par le biais de conditions générales (CG). Le Professeur Furrer (Université de Lucerne) a présenté un exposé des plus intéressants sur la nature juridique et le rang des CG, la législation et la jurisprudence qui s'y rapporte, ainsi que sur les aspects et problèmes à prendre en compte aussi bien sur le plan national qu'international. D'une importance primordiale, ses propos vous sont résumés dans cette édition du CIT-Info.

Le thème des CG est tout particulièrement d'actualité pour le CIT puisque deux réglementations majeures occupent actuellement le devant de la scène : les *Conditions générales de transport pour le transport de voyageurs (CGT-CIV/PRR)* et les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EurGTC)*.

L'élaboration des CG se révèle un travail complexe et de longue haleine. Il s'agit dans un premier temps d'harmoniser les intérêts divergents et de les réduire au plus petit dénominateur commun au sein même de notre association. Puis il convient de rédiger des clauses contractuelles solides et d'engager des négociations avec les partenaires contractuels concernés ou leurs associations. Enfin, les CG doivent être appliquées dans la pratique, sans préjudice à la fois sur la liberté contractuelle des entreprises et sur les intérêts supérieurs tels que la simplicité et l'efficacité.

L'élaboration et le développement des conditions générales comptent parmi les compétences clés du CIT. Ces tâches requièrent non seulement une sensibilité politique, une ouverture face aux différents systèmes juridiques et de la persévérance, mais également de solides connaissances juridiques. Soigner le droit en temps opportun permet en effet de prévenir les maux. Une réglementation claire et équilibrée préserve de l'insécurité juridique et des litiges, crée la confiance et permet des économies de temps et d'argent.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Journées bernoises : Les conditions générales en théorie et en pratique	2
Journées bernoises : Trafic marchandises	3
Politique des transports 2010-2050	4
Groupe de travail CIV	5
Réunion des Groupes d'étude Prix et Distribution et systèmes	5
Conférence annuelle de la Fédération Européenne des Voyageurs (EPF)	6
50 ^{ème} conférence de la COLPOFER – Berlin, 2 et 3 avril 2009	6
Réunion annuelle de la Commission CIM	7
Lettre de voiture CIM/SMGS utilisée aussi sur les corridors V et IX	8
Les facilitations douanières globales constituent un thème essentiel pour les autorités douanières du Kazakhstan	8
L'UNECE accorde une attention accrue à une intermodalité globale	9
Séminaires	10

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
28/29 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

Les 4^{èmes} Journées bernoises ont eu lieu les 4 et 5 février 2009. Plus de 150 juristes spécialisés dans le droit ferroviaire, avocats, experts en assurances et gestionnaires de risques venus de toute l'Europe y ont pris part. Nous vous en avons livré un compte rendu dans notre dernière édition du CIT-Info.

Dans son exposé, Andreas Furrer, professeur à l'Université de Lucerne, a présenté les conditions générales, un instrument juridique d'une importance centrale pour le CIT. Les principales conclusions sont résumées ci-après. Vous trouverez en outre un compte rendu sur les thèmes abordés dans la partie Trafic marchandises des Journées bernoises.

Les conditions générales en théorie et en pratique

Les « conditions générales » (ci-après : « CG ») sont des clauses contractuelles préformulées, définies par une seule partie pour une grande quantité de contrats et non négociées individuellement. Toutes les entreprises qui ont affaire à des milliers voire des millions de clients, comme les entreprises ferroviaires, disposent de conditions générales. Celles-ci permettent certes de rationaliser les relations contractuelles avec la clientèle, mais comment une entreprise peut-elle s'assurer que les CG soient réellement valables et applicables à tous les contrats conclus avec ses clients ? L'exposé du Prof. Andreas Furrer a apporté aux participants des Journées bernoises de précieuses informations à ce sujet.



Prof. A. Furrer

Critères de validité et d'opposabilité des CG

Les Etats européens ont en général introduit dans leur droit privé des règles inspirées des directives communautaires relatives à la protection des consommateurs. Ces règles visent essentiellement à limiter les abus éventuels à l'encontre des consommateurs dans les contrats de masse. En cas de litige sur la validité ou l'opposabilité des CG à un contrat particulier, un juge national contrôlera les 4 aspects suivants :

- 1) **l'incorporation** : les CG ont-elles été valablement incorporées au contrat individuel ? trouve-t-on une référence aux CG dans le contrat ? les CG ont-elles été mises à disposition du client avant la conclusion du contrat ? ou bien était-il raisonnablement possible pour le client de les consulter ?
- 2) **la validité** : les conditions générales contiennent-elles des dispositions inhabituelles ou surprenantes ? est-ce que les parties ont négocié d'autres dispositions que celles contenues dans les CG ?
- 3) **l'interprétation** : est-ce que les termes utilisés dans les CG sont suffisamment clairs et compréhensibles pour le consommateur ?
- 4) **le contenu** : est-ce que les CG contiennent des dispositions abusives ou contraires au droit impératif ? est-ce que les CG sont déséquilibrées et s'écartent notablement des droits et obligations découlant normalement de la nature du contrat ?

Incorporation des CG dans la pratique

Partant de son expérience personnelle et de l'expérience de quelques-uns de ses étudiants en droit, le Prof. Furrer a remarqué qu'il est quasiment impossible d'obtenir au guichet de la gare un exemplaire des conditions générales applicables au contrat de transport des voyageurs, que ce soit pour un trans-

port national ou international. En outre, il n'y a aucune indication relative aux CG applicables sur les titres de transport intérieurs émis par les CFF. Il est donc douteux que les conditions générales de transport des CFF soient réellement incorporées dans les contrats de transport individuels en Suisse. La question se pose peut-être différemment dans les Etats où les conditions générales (encore souvent dénommées « tarifs ») sont promulguées par le ministère des transports et publiées dans le journal officiel.

Le Prof. Furrer a ensuite analysé quelques exemples concrets de titres de transport internationaux émis par les CFF, la SNCF et NS Hispeed. Il a relevé que les billets actuels font souvent référence au droit applicable ou aux CG applicables, indiquant éventuellement le site internet sur lequel ces textes sont disponibles. Il émet toutefois quelques doutes quant à l'incorporation réelle des CG dans les contrats de transport individuels lorsque le billet renvoie de façon générale au site internet du transporteur et que les CG applicables ne sont pas disponibles sur papier au guichet.

L'étendue de l'obligation contenue à l'article 8 PRR, à savoir celle d'informer le voyageur sur les conditions générales applicables à son contrat, n'est pas très claire pour l'instant. En effet, cet article oblige à informer les voyageurs « sous la forme la plus appropriée ». Qu'est-ce que cela signifie au vu de la pratique actuelle, des possibilités techniques, des contraintes organisationnelles et des attentes des consommateurs ? Seule une décision judiciaire pourra le dire.

En ce qui concerne le trafic marchandises, l'incorporation des conditions générales du transporteur est nettement moins problématique vu que le modèle de lettre de voiture CIM s'y réfère de façon explicite.

Validité des clauses d'élection de for

Les juges sont en général très sensibles au caractère inhabituel ou surprenant des clauses d'élection de for. Les entreprises doivent donc y porter une attention toute particulière. En effet, si un juge considère une telle clause comme inhabituelle, elle sera invalidée et remplacée par le droit international privé applicable. S'agissant des contrats de transport, tous les textes applicables au niveau européen – RU CIV et CIM, Règlement CE 44/2001¹, Convention de Lugano² – prévoient que les parties peuvent choisir un for différent de celui du domicile du défendeur. Toutefois le

¹ Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, JOUE L 12, du 16.1.2001, p. 1.

² Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, conclue à Lugano le 16 septembre 1988. La Convention a été récemment révisée pour être adaptée au Règlement 44/2001. Bien que signée le 30 octobre 2007, la nouvelle Convention n'a pas encore été ratifiée par les parties contractantes (Suisse, Norvège, Islande, UE).

for choisi ne doit pas être inhabituel, car un juge pourrait l'invalidier et le remplacer par le for du lieu de l'exécution du contrat, comme prévu dans le Règlement 44/2001 et la Convention de Lugano. Il se peut aussi que le for choisi soit contraire au droit international privé de certains Etats qui considère les contrats de transport comme des contrats de consommateurs : dans ce cas, le for du domicile du consommateur pourrait primer sur le for choisi.

Terminologie utilisée dans les CG

La terminologie utilisée dans les CG doit être aussi simple et claire que possible. Les termes juridico-techniques tels que « transporteur subséquent » ou « transporteur substitué » devraient être évités dans les CG car ils ne sont pas d'usage courant ni aisément compréhensible pour un non juriste. Ces termes seront donc interprétés en faveur du consommateur selon le principe « *in dubio contra stipulatorem* ».

Modification des CG

Lorsque les entreprises modifient leurs CG, elles doivent veiller à instaurer une période transitoire pour régler la situation juridique des contrats de transport conclus sous le régime des anciennes CG. C'est par exemple le cas pour les abonnements annuels ou les offres de type pass (Eurail, Interrail, etc.).

En outre, les entreprises ne devraient pas se contenter de modifier les CG disponibles sur internet et de déclarer les modifi-

cations comme étant applicables sous les 7 jours. Toute modification substantielle des CG devrait en fait être communiquée à un large public, par le biais de posters ou de communiqués de presse.

Conclusion

Les relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et leurs clients sont de moins en moins régies par des tarifs édictés et promulgués par les Etats. Le droit privé prend de l'importance du fait de la libéralisation du rail. Dès lors, les entreprises ferroviaires doivent porter une attention toute particulière aux principes généraux régissant les conditions générales au niveau européen.

Les participants aux Journées bernoises auront certainement tiré deux enseignements essentiels de l'exposé du *Prof. Furrer* :

- 1) la publication des CG et leur mise à disposition sont capitales pour l'incorporation de celles-ci dans les contrats individuels de transport ;
- 2) pour que les CG soient valables et opposables aux clients, elles doivent être irréprochables dans leur contenu et leur formulation.

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

Trafic marchandises

La partie Trafic marchandises, dirigée par *Henri Trolliet*, Suppléant du Secrétaire général du CIT, s'est concentrée sur trois thèmes principaux.

Lettre de voiture électronique

Lors de son exposé, *Rainer Wilke*, responsable du projet e-Rail-Freight, s'est penché sur les problèmes actuels et les solutions envisageables pour mettre en place la lettre de voiture électronique. Dans le cadre du projet e-RailFreight, le CIT a d'abord mis au point les spécifications fonctionnelles et juridiques. La direction du projet a ensuite été confiée à l'UIC au 1^{er} janvier 2008 pour permettre l'élaboration, sur le plan opérationnel, des

spécifications techniques en vue de la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique au niveau des entreprises. L'organisation et l'exécution des premiers transports tests sont prévues pour 2009.

Selon le bilan de Monsieur *Wilke*, les travaux relatifs à l'informatisation des documents de transport ont bien progressé – hormis quelques détails à clarifier comme la signature électronique et le transport de matières dangereuses – et pourront être achevés d'ici mi-2009. Monsieur *Wilke* a remercié tous les acteurs impliqués dans ces travaux.

Interopérabilité juridique CIM/SMGS

Erik Evtimov, coordinateur du projet CIM/SMGS, a ensuite informé les participants sur l'avancement du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », mené par le CIT en collaboration avec l'OSJD. L'objectif de ce projet consiste à jeter un pont entre les régimes juridiques en vigueur CIM et SMGS, tout en réduisant au maximum les inconvénients qui en résultent en termes de durée des transports, de coûts ainsi que d'exigences en matière de sécurité.

Le projet se révèle prometteur pour les travaux du CIT, ceci à deux égards : tout d'abord, les documents de transport intégrés (lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, relevés des wagons et des conteneurs CIM/SMGS) ainsi que les instruments juridiques complémentaires (procès-verbal de constatation CIM/SMGS et traitement des réclamations CIM/SMGS) permettent aux entreprises ferroviaires de participer au marché des services de transport mondialisé. Par ailleurs, la lettre de voiture électronique CIM/SMGS revêt une importance considérable sur le plan douanier, notamment lors du franchissement de la frontière extérieure de l'Union européenne.



Des participants attentifs lors des Journées bernoises

Perspectives pour le trafic ferroviaire de marchandises

Ferdinand Schmidt, Directeur général de RCA, a quant à lui présenté les perspectives des chemins de fer européens à court et moyen terme. Il a commenté l'évolution observée sur le marché des transports d'un point de vue pratique, ceci sous l'angle non pas de RCA uniquement mais de toutes les entreprises ferroviaires. Ces dernières se doivent d'identifier rapidement les nouvelles réalités des marchés mondialisés et de s'y adapter. A cet égard, il convient également de ne pas minimiser les risques et d'agir avec efficacité tout en maintenant une qualité élevée, ceci même sous la pression qu'exerce la concurrence sur les prix. Pour conclure, Monsieur Schmidt a lancé un appel à tous les participants aux Journées bernoises 2009 pour qu'ils relèvent le défi de la crise économique et en tirent profit pour trouver des solutions encore meilleures et plus efficaces pour promouvoir le rail. La mission du CIT consiste à mettre à la disposition des compagnies ferroviaires des conditions générales leur servant de standards minimaux uniformes, transparents et non contradictoires pour l'accomplissement de leurs tâches quotidiennes.

L'après-midi, les thèmes abordés ont été approfondis dans le cadre de trois ateliers. Le lendemain, dans leurs comptes rendus, les responsables des ateliers, MM. Charrier, Heidersdorf et Evtimov, ont présenté les principaux résultats des discussions :

Conclusions

A l'ère de la mondialisation et de la diversification des services de transport, le droit du transport international se retrouve confronté de plus en plus avec d'autres secteurs d'activité et d'autres concepts. Une ouverture s'impose et de nouvelles questions juridiques doivent être clarifiées : le rôle du transporteur comme prestataire logistique, celui du client comme commissionnaire ainsi que les différentes formes de coopération nécessaires à la réalisation du fret ferroviaire international.

Les discussions intéressantes qui se sont poursuivies après le plénum ont prouvé que le droit du transport international n'a rien de figé et qu'il est, au contraire, en perpétuelle évolution.

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

Droit des transports et politique des transports

Politique des transports 2010-2050

La Commission européenne a organisé les 9 et 10 mars une conférence consacrée à l'avenir du transport ferroviaire à l'horizon 2050. Près de 500 éminents représentants de la politique et de l'économie y ont pris part. Le CIT était représenté par son Président et son Secrétaire général.

En guise d'introduction, Antonio Tajani, Vice-président de la Commission européenne, a souligné que l'économie des transports se trouve dans une phase difficile. Il préconise néanmoins de voir au-delà de la crise actuelle et de comprendre que l'innovation, l'évolution technique, la mondialisation, le développement durable et les infrastructures surchargées appellent des changements profonds. Il y aurait lieu de reconsidérer le concept actuel de mobilité et d'intégrer les acteurs décisifs dans une réflexion commune. L'objectif de la Commission européenne consiste à publier en 2010 un livre blanc définissant la politique des transports jusqu'en 2050.

A l'occasion de trois workshops (transport urbain, transport de voyageurs et transport de marchandises), divers orateurs se sont prononcés sur ces thèmes sous des angles différents. La prise de conscience que les interfaces entre les différents modes de transport – tant en

trafic voyageurs que marchandises – jouent un rôle central revêt un intérêt particulier pour le CIT. Le futur droit des transports et les documents de transport correspondants, respectivement l'échange électronique de données, doivent dès lors être conçus de manière à permettre une utilisation multimodale.

Le droit pourra et devra donc jouer un rôle essentiel dans la conception de la future politique des transports.

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



Le futur droit des transports doit être multimodal.

Trafic voyageurs

Groupe de travail CIV

Les *Conditions générales de transport* (CGT-CIV/PRR) ont été finalisées par le Groupe de travail CIV les 17 et 18 mars derniers. Un petit groupe d'experts trilingues a vérifié encore la terminologie utilisée dans les trois versions linguistiques le 1^{er} avril. Les CGT sont maintenant prêtes à être adoptées par la Commission CIV le 30 avril 2009.



Dernières retouches aux CGT-CIV/PRR avant leur approbation par la Commission CIV

Le Groupe de travail a également élaboré un extrait des CGT dans un langage simple et convivial pour les voyageurs. Cet extrait sera utilisé comme information générale pour les voyageurs sur le site internet du CIT et sur le site www.railpassenger.info. Il pourra éventuellement servir de modèle aux entreprises qui souhaitent mettre à disposition les CGT dans une version « customer-friendly ». Les entreprises disposeront également d'un modèle de poster à afficher dans les gares, élaboré par le Groupe Charte de l'UIC, qui sera présenté au prochain Forum Passagers de l'UIC le 28 avril.

Le Groupe de travail a en outre révisé les deux guides du CIT (GTV-CIT et GTT-CIV) pour les adapter aux nouvelles exigences. Ces modifications seront également soumises à la Commission CIV pour adoption. Il reste désormais à réviser l'*Accord concernant les relations entre transporteurs* (AIV). Les travaux ont déjà débuté et devraient durer jusqu'au début décembre 2009.

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

Réunion des Groupes d'étude Prix et Distribution et systèmes

Les deux Groupes d'étude se sont réunis le 11 mars 2009 à Paris à l'occasion de leur assemblée de printemps. Ils ont tenu une réunion commune le matin, avant de traiter leurs affaires spécifiques l'après-midi lors de séances distinctes.

Le speaker UIC/CER a présenté l'état des travaux relatifs à la STI TAP. Plusieurs simplifications ont pu être obtenues en faveur des entreprises ferroviaires. La procédure de révision de la STI a été décidée comme suit : le Groupe de travail ERA sera compétent pour la révision des appendices techniques, tandis que le Comité RISC sera chargé de toute révision touchant au corps de texte de la STI. La CER a lancé une consultation en vue d'une prise de position commune (qui sera conclue lors de la parution de ce CIT-Info). Cette prise de position aurait dû être discutée le 1^{er} avril 2009 au sein du Groupe de travail ERA, mais tel n'a pas été le cas ; la concertation n'aura finalement lieu que le 12 mai). Le Comité RISC examinera le projet en juin. La mise au point des appendices techniques devrait être terminée d'ici décembre 2009.

Le système MERITS fait l'objet d'un suivi attentif. La qualité des données livrées augmente constamment. Des essais se déroulent en parallèle avec Rail Pass Port (RPP) sous <http://passport.uic.org>. Cette plateforme permet de remplacer la « bibliothèque prix de marché » gérée par Sysrail (SNCF). Le Groupe d'études Prix (SGP) attend de la SNCF qu'elle remette sur pied le Groupe de travail correspondant et convoque une réunion encore avant l'automne 2009.

En ce qui concerne l'indication des frais de service sur les titres de transport, le SGP souhaite que la solution retenue autorise aussi bien l'option « Prix, frais de service compris » que « Prix + frais de service ».

Enfin, le SGP a pris connaissance des résultats de son groupe ad hoc pour la réorganisation des conditions particulières de transport et l'harmonisation des structures en lien avec les points à traiter dans ces conditions. Ce groupe ad hoc a été chargé de soumettre au vote les modifications des fiches UIC 106, 108-1 et, le cas échéant, 108-2 lors de la réunion de septembre.

Le Groupe d'études Distribution et Systèmes a ensuite enchaîné directement avec ses propres activités. La solution envisagée dans la fiche UIC 918-2 pour l'indication des frais de service sera adaptée au mandat du SGP. Pour la réservation de services d'assistance aux personnes handicapées (PRM), une alternative extérieure au système Hermes, élaborée par Sysrail, est en cours d'évaluation. Elle sera financée par les entreprises utilisant ce système de réservation.

Enfin, Monsieur David Sarfatti, de Sysrail, a été nommé nouveau président du Ticketing Action Group. Parmi ses tâches premières figurera la mise en œuvre des modifications suggérées par le CIT et confirmées en tant que mandat par le SGP (en particulier l'indication de la mention « CIV » dans le layout du RCT2 ainsi qu'un meilleur ancrage de l'enchaînement des billets).

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

Conférence annuelle de la Fédération Européenne des Voyageurs (EPF)

Fondée à Lille – ce qui n'est probablement pas le fruit du hasard, cette ville constituant un nouveau carrefour européen –, EPF exerce ses activités depuis 2002. Cette année, sa conférence annuelle s'est tenue en Suisse – un ancien carrefour européen – le 14 mars 2009. Organisée par l'ATE (Association Transports et Environnement) et l'association Pro Bahn Suisse, elle a eu lieu au siège de la Direction de la Division Voyageurs des CFF à Berne.

Plusieurs thèmes liés à la politique suisse des transports ont été abordés. Après le coup d'envoi de la journée donné par le CEO des CFF, Andreas Meyer, nombre d'orateurs de qualité se sont exprimés. Monsieur Meier a également saisi l'opportunité de convier Pro Bahn à la première réunion d'un « Conseil des transports » qui sera institué prochainement au niveau suisse. Ce conseil se composera de représentants des entreprises de transports publics et des associations de voyageurs.

Tous les intervenants, parmi lesquels CarPostal, l'Union des transports publics (UTP), la Direction Voyageurs des CFF et Cisalpino, ont profité de l'occasion pour présenter le système intégré de transport et de tarification suisse.

La contribution du Commissaire européen aux transports, Antonio Tajani, devait constituer le temps fort de cette conférence. Or, M. Tajani a connu un empêchement de dernière minute. En remplacement, les représentants d'EPF à la réunion de l'UE sur la politique des transports du 9 mars ont présenté un compte rendu des questions à l'ordre du jour. Les projets de règlements pour les transports en autobus, d'une part, ainsi que pour les transports maritimes, d'autre part, ont également fait l'objet de discussions. EPF a conscience du fait que, même après l'entrée en vigueur de ces règlements, les droits des voyageurs ne seront pas pour autant uniformisés entre les transports aérien, maritime, routier et ferroviaire. On peut dès lors s'interroger sur les raisons pour lesquelles l'EPF semble actuellement se focaliser sur le transport ferroviaire en Europe et la mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR).

L'étude globale menée par Passenger Focus (association de voyageurs bénéficiant d'un soutien étatique) au Royaume-Uni a démontré que les organisations nationales affiliées à EPF trai-



Des participants attentifs lors de la Conférence EPF

tent de manière optimale les requêtes des utilisateurs réguliers du rail. Cette étude a procédé à la comparaison de tous les paramètres liés au transport ferroviaire, à savoir l'offre elle-même, les prix, la ponctualité et le rapport qualité/prix, aussi bien au Royaume-Uni que dans certains pays du continent européen.

Les exigences de EPF, à savoir des titres de transport directs, une seule entreprise interloctrice pour les voyageurs, l'impossibilité de faire valoir des motifs d'exonération de la responsabilité en cas de retard et la prise en compte de la totalité du prix du billet lors de retards donnant droit à des indemnités, ont déjà été exposées lors des Journées bernoises des 4 et 5 février 2009 par le représentant de l'EPF. De fait, ces requêtes réitérées lors de la conférence n'ont surpris ni l'observateur du CIT, ni les personnes impliquées dans la mise en œuvre du Règlement communautaire. La conférence n'a toutefois pas offert l'opportunité nécessaire de clarifier certaines divergences dans l'interprétation des Conditions générales de transport (CGT-CIV/PRR), élaborées par le CIT.

La journée s'est poursuivie par l'assemblée générale d'EPF, qui n'était pas publique. C'est dans le cadre de cette assemblée que le programme de travail d'EPF pour les quatre années à venir (entre autres la réélection du Parlement européen en juin 2009) a été adopté.

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

50^{ème} conférence de la COLPOFER – Berlin, 2 et 3 avril 2009

Après 28 années d'activité, cette 50^{ème} rencontre a permis une intéressante rétrospective, mais également, selon une formule éprouvée, un échange d'expériences sur les évolutions en cours et à venir, bien au-delà du domaine ferroviaire. De nombreuses organisations telles que le Forum européen pour la sécurité urbaine, le Centre international pour la prévention de la criminalité ainsi que les CFF, avec leur programme de prévention de la violence dans les écoles, ont pris part à cette conférence. Le projet COUNTERACT de l'UE a également été exposé. L'UIC, l'UITP, l'EIM et RAILPOL ont présenté un rapport sur leurs activités.

Les groupes de travail de la COLPOFER ainsi que le CIT ont informé les participants sur les travaux en cours. Ainsi, le Groupe de travail Vols de métaux a conclu ses travaux pour l'instant avec

la publication d'une brochure et d'une affiche. Outre le Groupe de travail Protection contre les attaques terroristes, qui se concentre sur des exercices d'intervention, un nouveau groupe traitera des « Exigences usuelles en matière de sécurité dans le transport ferroviaire international et national quotidien ».

Ces évolutions font écho aux demandes des membres du CIT, qui ressentent la nécessité de discuter de la mise en œuvre de l'article 26 du PRR (Sécurité et sûreté personnelle). La plateforme Sûreté de l'UIC livrera les résultats qu'elle a obtenus jusqu'à présent. Le CIT pourra prendre part aux travaux en tant que de besoin.

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

Trafic marchandises

Réunion annuelle de la Commission CIM

La Commission CIM du CIT a tenu sa 12^{ème} réunion le 31 mars 2009 sous la présidence de Christian Heidersdorf (DB Schenker Rail DE).

Projet e-RailFreight

La Commission a approuvé toutes les modifications relatives au développement des spécifications fonctionnelles pour la lettre de voiture CIM et la lettre wagon CUV électroniques. Ces spécifications comprennent en particulier les éléments suivants : réexamen du système mixte, meilleure documentation de la remise des envois entre les EF, papiers d'accompagnement sous forme électronique et mise au point des spécifications relatives à l'échange des données avec les autorités douanières.

Les spécifications juridiques révisées pour les lettre de voiture CIM et lettre wagon CUV électroniques ont également été approuvées. La question de la signature électronique est cependant restée en suspens. Le Groupe de travail CIM approfondira cette problématique lors d'une réunion extraordinaire et soumettra les résultats par correspondance à la Commission CIM pour approbation. Cela permettra de les faire entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2009, en même temps que les spécifications révisées.

Projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

La Commission a pris acte des informations réjouissantes relatives à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS sur plus de vingt relations de trafic régulières. Elle a approuvé toutes les propositions adoptées au niveau du projet par le Groupe de pilotage CIM/SMGS en ce qui concerne le traitement des réclamations pour les dommages de transport. Ces dispositions visent à améliorer la position du client, dans l'attente de la création d'un droit uniforme pour les transports entre l'Europe et l'Asie. Elles entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2010, après leur approbation par la II^{ème} Commission de l'OSJD en octobre 2009.

Autres décisions prises

Sur la base des travaux préliminaires du Groupe de travail CIM, présidé par Guy Charrier (Fret SNCF), la Commission a pris des décisions relatives au développement des produits marchandises du CIT. Celles-ci concernent principalement

- des précisions apportées aux CG prestations de services et traction, ainsi qu'à l'AIM ;
- des compléments à apporter aux CG co-traitance et sous-traitance pour assurer un déroulement sûr des envois sous douane ;



De gauche à droite: Erik Evtimov, CIT; Guy Charrier, Président du Groupe de travail CIM; Christian Heidersdorf, Président de la Commission CIM; Henri Trolliet, Suppléant du SG CIT et Nathalie Greinus, CIT

- des modifications de l'annexe 18 « feuille d'accompagnement » du GTM-CIT concernant les wagons différés d'un train complet ou d'une rame de wagons ;
- le décompte des envois par un transporteur autre que celui au départ ou à l'arrivée.

Ces décisions entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2009.

Contrôle de satisfaction des produits marchandises du CIT

Les résultats de l'enquête ont révélé que les produits les plus utilisés, et ce pratiquement sans dérogation, sont toujours les Guides GLV-CIM, GLW-CUV et GTM-CIT, ainsi que les CGT-CIM et l'AIM. Les CG co-traitance et la check-liste relative aux accords clients répondent elles aussi à un grand besoin.

La Commission a décidé de conserver pour l'instant l'ensemble des produits marchandises du CIT et a chargé le Groupe de travail CIM d'effectuer la prochaine enquête à la mi-2010.

L'insuffisance des introductions dans la base de données et de leur actualisation a également été discutée. Les membres du CIT sont instamment invités à améliorer la situation. Une décision quant à la procédure ultérieure devra être prise lors de la prochaine réunion.

La Commission CIM tiendra sa prochaine réunion le 30 mars 2010.

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

Lettre de voiture CIM/SMGS utilisée aussi sur les corridors V et IX

Les transports effectués pour le compte de Renault sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS ont débuté sur le *corridor IX* reliant la Roumanie à la Fédération de Russie via l'Ukraine. Selon CFR Marfă, les transports réguliers de pièces automobiles Renault dans des conteneurs de 40 pieds entre Ciumesti et la gare marchandises moscovite de Paveletzkaya ont commencé le 24 février 2009. Ces transports franchissent les frontières de Dornesti-Vadul-Siret, entre la Roumanie et l'Ukraine, ainsi que de Zernovo-Suzemka, entre l'Ukraine et la Russie. Actuellement, une lettre de voiture CIM/SMGS est établie pour chaque conteneur, les relevés des conteneurs CIM/SMGS n'étant pas encore utilisés dans la pratique en Russie pour des raisons douanières.

CFR Marfă, Ukrzaliznytsya (UZ) et les Chemins de fer russes (RZD) collaborent étroitement pour garantir le bon déroulement de ces importants transports ferroviaire de marchandises. Mené sous l'égide de CFR Marfă, ce projet, que le CIT a pu soutenir et suivre de près, est donc couronné de succès.

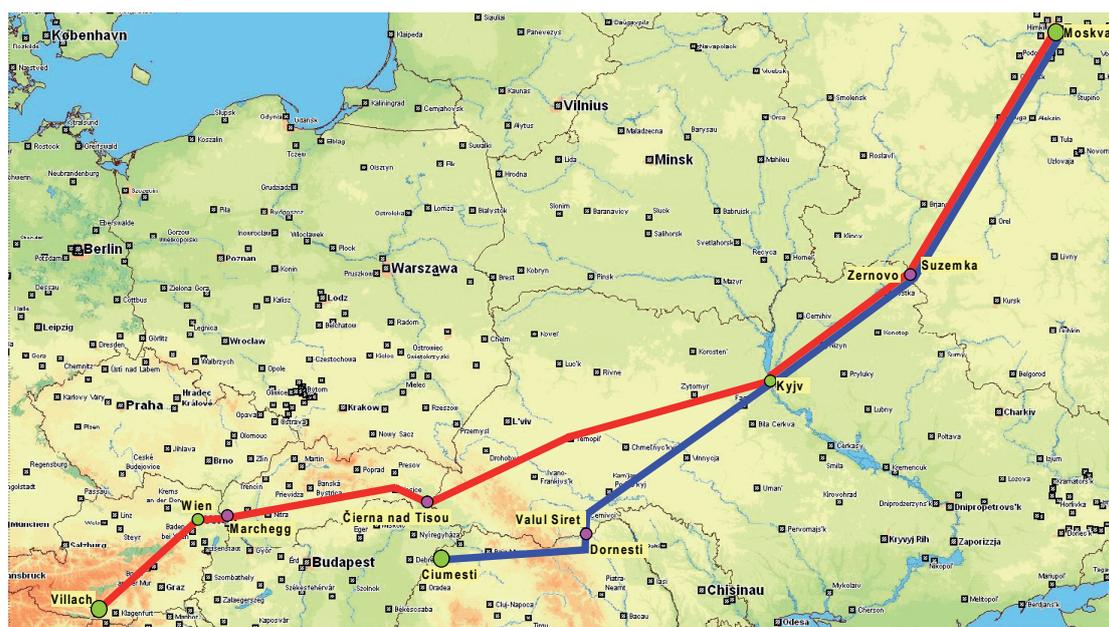
Dans le même temps, d'autres transports sont sur le point de débiter en provenance de Kiev Liski à destination de Ciumesti et vice versa, effectués pour le compte de Renault sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS et organisés par le Groupe Geodis.

De même, selon les informations fournies par Express Interfracht, les premiers transports ferroviaires de marchandises au départ de Moscou Latiskaya à destination de Villach Süd (Autriche) sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS ont démarré début mars 2009. Il s'agit de transports de minerai de fer en wagons ouverts en provenance de Russie qui transitent par Zernovo-Suzemka, en Ukraine, par Černa nad Tisso et Bratislava, en République slovaque, puis par Marchegg, en Autriche, pour rejoindre Villach Süd.

La lettre de voiture CIM/SMGS est donc désormais opérationnelle également sur l'axe nord du *corridor V*, ce qui représentait un objectif majeur des coordinateurs chargés de la mise en œuvre du nouveau document (v. CIT-Info 3/2008, p. 7). Ces transports, les deuxièmes en importance dans la direction est-ouest (v. CIT-Info 10/2008, p. 5), sont le fruit d'une collaboration entre les RZD, les UZ, ZSSK Cargo et RCA et deviendront réguliers.

La lettre de voiture CIM/SMGS s'impose donc à large échelle et la pratique atteste de toute l'importance des solutions juridiques intégrées pour jeter un pont entre les deux régimes juridiques CIM, à l'ouest, et SMGS, à l'est.

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



La lettre de voiture CIM/SMGS, trait d'union entre d'importants sites de production d'Europe centrale et orientale.

Les facilitations douanières globales constituent un thème essentiel pour les autorités douanières du Kazakhstan

Telle est la conclusion du séminaire de deux jours organisé mi-mars dans la capitale kazakhe Astana par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE).

Plus d'une cinquantaine de représentants des autorités douanières kazakhes ont participé à cette rencontre de haut rang concoctée par les organisations internationales dans le but d'instaurer la confiance. Du côté du CIT, le coordinateur du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » y a participé à l'invitation de l'OSCE et de l'UNECE.

Le séminaire a été ouvert par le vice-président des autorités douanières kazakhes, Serzhan Duisenbaev. Le chef de la représentation de l'OSCE à Astana, l'ambassadeur Alexandre Keltchewsky, a également apporté son soutien aux mesures présentées visant à adapter la législation douanière nationale aux pratiques douanières internationales dans le cadre de la Convention de Kyoto révisée¹.

Les contributions des experts et les discussions qui ont suivi ont apporté un précieux complément aux informations relatives aux pratiques nationales d'allégement douanier fournies

par les représentants kazakhs. Les indicateurs de transport représentent un critère important pour le bon fonctionnement des autorités douanières.

Dans ce contexte, les indicateurs récemment publiés par la Banque mondiale des bonnes pratiques commerciales dans le projet « Doing Business in Landlocked Economies 2009 »² se sont révélés des plus discutables. En effet, pour la composante « commerce transfrontalier », ils tiennent uniquement compte du délai de transport depuis la conclusion du contrat de transport jusqu'au prochain port. Dans un pays enclavé comme le Kazakhstan, tous les autres modes de transport – à commencer par les chemins de fer – restent donc désavantagés pour le commerce extérieur.³

Dans le cas du Kazakhstan, il faut compter environ six jours pour l'envoi de marchandises par le rail à destination de l'Europe (près de 6 000 km). Selon les indicateurs recommandés par la Banque mondiale, le délai pour le même transport est d'abord mesuré jusqu'au prochain port (p. ex. Shanghai en Chine ou Bandar Abbas en Iran), ce qui requiert plus d'une semaine. Puis viennent s'ajouter plus de 40 jours pour l'acheminement par voie maritime jusqu'en Europe. Les frais de transport représentent par conséquent plusieurs fois la valeur du produit lui-même. Une autre conséquence négative pour les entreprises ferroviaires réside dans la perte du soutien politique et de leurs possibilités d'investissement (pas de *level playing field*), alors qu'il existe une infrastructure ferroviaire bien développée pour le transport vers l'Europe.

La présentation de la lettre de voiture unique CIM/SMGS s'est parfaitement inscrite dans l'intégration des documents de transport dans les mesures de facilitations douanières recommandées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Il est évident que les responsables du projet – le CIT et l'OSJD – intensifieront désormais leurs efforts afin de rallier les chemins de fer kazakhs au projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » et de parvenir à la reconnaissance de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document de transit douanier, ceci également dans le contexte de l'union douanière en cours de constitution entre le Kazakhstan, la Russie et le Bélarus.

Les autorités douanières de la Fédération de Russie, du Bélarus et de l'Ukraine reconnaissent la lettre de voiture CIM/SMGS en tant que document de transit douanier depuis 2006. Les réunions du Groupe d'experts et du Groupe juridique CIM/SMGS prévues à Ulan Bator début septembre offriront une bonne occasion de réaliser intégralement ce projet.

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

- 1 Convention internationale révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers de 2006.
- 2 Doing Business in Landlocked Economies 2009: Comparing Regulation in 38 Economies, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington DC 2008, www.doingbusiness.org, p 19 ss. Sic! Étonnamment, le Turkménistan (Asie centrale) ne figure pas parmi les 38 pays enclavés pris en compte dans les analyses de marché.
- 3 Voir pp. 46-47.

L'UNECE accorde une attention accrue à une intermodalité globale

La session annuelle du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) de l'UNECE, qui s'est tenue les 19/20 mars 2009 à Genève, s'est concentrée sur l'optimisation d'une coopération efficace entre les divers modes de transport. Le Président du Groupe de travail, Monsieur Michel Viardot, propose de favoriser l'échange d'idées au moyen d'e-mails ainsi que dans le cadre de petits groupes d'intérêt, afin de générer des propositions concrètes entre les réunions. Celles-ci seraient ensuite soumises au WP.24 pour examen. Un renforcement de la collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de l'UNECE a également été envisagé.

Depuis quelques années, le CIT informe régulièrement le Groupe de travail des progrès du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Grâce à cette collaboration efficace, la lettre de voiture unique CIM/SMGS rencontre un soutien toujours plus large dans la région eurasiatique et constitue par conséquent un élément important pour les facilitations douanières souhaitées dans cette région.

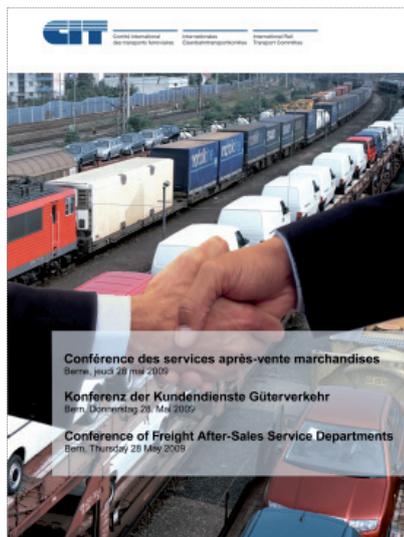
Les solutions intégrées pour les documents de transport et les instruments juridiques complémentaires, auxquels s'ajoutent les efforts d'harmonisation des Conditions générales de transport sur une base contractuelle (« CGT Eurasie »), ont suscité un grand intérêt auprès des participants. Du côté de la Fédération de Russie, le premier Vice-président des Chemins de fer russes (RZD), Monsieur Boris Lapidus, a également participé à la réunion.

Le projet « CGT Eurasie » est tributaire de facilitations supplémentaires dans le domaine douanier, lesquelles passent par la création d'un régime de transit douanier (« Unified Rail Customs Transit System »). Le CIT peut compter sur le soutien concret de la CER à cet effet. Dans une lettre adressée à la Directrice de la Division Transport de l'UNECE, Madame Eva Molnar, le Directeur exécutif de la CER, Monsieur Johannes Ludwig, s'engage en faveur de la mise en place d'un régime de transit douanier durable à l'est de l'Union européenne. Ce projet répond également à un vœu important de la communauté européenne du rail et s'inscrit concrètement dans la ligne des travaux en cours pour la création de l'union douanière entre la Russie, le Bélarus et le Kazakhstan.

La mise en œuvre rapide de l'annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation de 1982 constitue le troisième pilier. L'article 8 de ladite convention prévoit également la possibilité d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS comme document de transit douanier. Des avancées concrètes de la part des pays concernés sont d'autant plus urgentes que la ratification de la convention relative à la reconnaissance de la lettre de voiture SMGS en tant que document de transit douanier n'a pas rencontré une large approbation. A ce jour, seule l'Ukraine l'a ratifiée.

Le CIT souhaite également collaborer à l'avenir avec les Groupes de travail de l'UNECE et communiquera les résultats du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » de manière proactive à ces occasions.

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



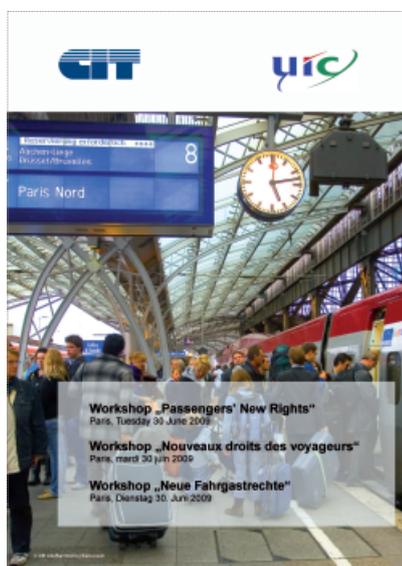
Conférence des services après-vente marchandises Berne, 28 mai 2009

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.

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

Workshop sur les nouveaux droits des voyageurs ferroviaires



L'UIC et le CIT organisent le 30 juin 2009 à Paris, au siège de l'UIC, un workshop consacré aux nouveaux droits des voyageurs ferroviaires. Ce workshop est destiné en priorité aux responsables des entreprises membres de l'UIC et du CIT qui doivent décider de la mise en œuvre du *Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) au sein de leur entreprise, à savoir aux personnes chargées :

- de l'élaboration et de l'application des tarifs et des conditions spéciales de transport
- de l'organisation et de la supervision des services après-vente
- de l'instruction des collaborateurs et de la communication interne

Ce workshop permettra aux participants de se familiariser avec le texte des *Conditions générales de transport* (CGT-CIV/PRR) et de comprendre les enjeux juridiques et commerciaux qu'il contient. Des ateliers en petits groupes traiteront notamment de la responsabilité pour les retards, des réclamations des voyageurs ainsi que de la marge de manœuvre commerciale dont les entreprises disposent dans les contrats de transport conclus avec les voyageurs.

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_Workshop_Passengers-New-Rights.pdf

La documentation relative à cette conférence et à ce workshop 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 92.

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

Date	Événement	Lieu	Responsable
23 avril	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Duisbourg	Nathalie Greinus
23/24 avril	4 th 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 e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
29 avril	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Enrico Trapazzo
30 avril	Réunion du Groupe de pilotage e-RailFreight	Bâle	Henri Trolliet
30 avril	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Bâle	Henri Trolliet
5/6 mai	Réunion commune douanes/chemins de fer de la CER	Oslo	Nathalie Greinus
7 mai	SNCF : Colloque sur la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer	Paris	Thomas Leimgruber
12 mai	EURASIA Conference Transport Logistic	Munich	Thomas Leimgruber
12-14 mai	Groupe de travail TCV	Gdansk	Max Krieg
26 mai	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Thomas Leimgruber
3 juin	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
4 juin	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
3/4 juin	Conférence des ministres de l'OSJD	Astana (KZ)	Thomas Leimgruber
9/10 juin	COTIF/ECO Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“	Istanbul	Erik Evtimov
15 juin	Assemblée générale de la CER	Paris	Thomas Leimgruber
15 juin	Assemblée de la région Europe de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
18 juin	High level meeting Passenger de la CER	Rome	Thomas Leimgruber
23 juin	UNECE Expert Group Meeting on Hinterland Connections of Seaports	Genève	Erik Evtimov
23-25 juin	Commission de révision de l'OTIF	Bern	Henri Trolliet
24/25 juin	Groupe de travail Maintenance Passagers de l'UIC	Paris	Max Krieg
2 juillet	Réunion Tarif Est-Ouest	Vilnius	Isabelle Oberson

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