

## Editorial

### Une étape franchie



Le 30 avril dernier, la Commission CIV du CIT a approuvé les nouvelles *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire de voyageurs (GCC-CIV/PRR)*, consacrant ainsi le résultat de plusieurs mois de travail acharné. Dernier-né des produits du CIT, les GCC-CIV/PRR constituent sans nul doute une étape décisive dans le développement du transport ferroviaire des voyageurs.

Le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires entrera en vigueur le 3 décembre 2009. Cette nouvelle législation introduit des innovations considérables, notamment des règles contraignantes en matière de responsabilité en cas de retard et de suppression de trains, ainsi que des règles uniformes en matière de responsabilité en cas de mort ou de blessures de voyageurs.

Ces nouvelles dispositions vont affecter à la fois le droit national en matière de responsabilité civile et les Règles uniformes CIV, en vigueur dans 43 Etats d'Europe, du Proche-Orient et du Maghreb. Les GCC-CIV/PRR réunissent en une base contractuelle uniforme toutes les règles applicables, assurant ainsi une parfaite coordination entre droit national, droit communautaire et COTIF.

Les GCC-CIV/PRR offrent une base sûre à partir de laquelle les entreprises ou les entités d'offres peuvent rédiger leurs propres *conditions particulières de transport*. Elles sont partout applicables, c'est-à-dire pour les transports nationaux et internationaux, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union européenne, ainsi que pour le trafic entre Etats membres et non membres de l'UE.

Les expériences faites par le secteur aérien ont démontré qu'il est profitable de poser dès le départ les bonnes fondations. En effet, les litiges induisent des coûts nettement plus élevés et ternissent inutilement l'image des chemins de fer. C'est pourquoi le CIT recommande à ses membres d'appliquer les GCC-CIV/PRR sans restrictions.

Fruit d'un travail de 18 mois, les GCC-CIV/PRR ont été élaborées par une douzaine de juristes spécialisés et d'experts issus des plus grandes compagnies ferroviaires européennes. Ceux-ci méritent tous nos remerciements et notre reconnaissance pour ce travail d'envergure. Ces nouvelles conditions générales de transport constituent actuellement l'instrument juridique le plus performant pour garantir la maîtrise efficace d'une situation juridique extrêmement complexe.

Thomas Leimgruber  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

La 63 <sup>e</sup> session de la Commission économique pour l'Europe sous le signe de la crise économique mondiale	2
Pratiques anticoncurrentielles : droits des victimes bientôt renforcés ?	2
Réunion avec les associations de voyageurs	3
Compte rendu de la réunion du Forum Passagers de l'UIC – Paris, 28 avril 2009	4
L'étape « GCC-CIV/PRR » franchie !	5
Révolution dans le domaine de la responsabilité civile en droit ferroviaire	6
e-RailFreight - Une nouvelle étape importante est franchie	6
Situation actuelle des travaux menés dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD	7
L'Asie centrale, région clé du fret ferroviaire eurasiatique	8
Facteurs de réussite pour les transports entre l'Asie et l'Europe (Conférence de Prague)	8
Pro domo	9

## Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
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
7 juillet	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berne
8 juillet	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne

## Droit des transports et politique des transports

### La 63<sup>e</sup> session de la Commission économique pour l'Europe sous le signe de la crise économique mondiale

La 63<sup>e</sup> session de la Commission européenne des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) s'est tenue les 30/31 mars 2009 à Genève. Elle a été ouverte par le nouveau Secrétaire général de l'UNECE, Monsieur Ján Kubiš.

La session était principalement consacrée à la crise économique mondiale persistante et aux possibilités de la contrer. Lors des panels, plusieurs interventions ont clairement mis en évidence la nécessité accrue de solutions nouvelles, d'autant plus en période de crise économique comme actuellement. Le secteur des transports joue un rôle significatif dans la réduction de la pollution au niveau mondial. L'extension du transport ferroviaire à l'échelle transcontinentale entre l'Europe et l'Asie représente un défi qui, pour le CIT, implique de s'engager en faveur d'une législation simple, claire et cohérente.

Dans ce contexte, les facilitations douanières revêtent une importance primordiale pour les transports ferroviaires. Des solutions concrètes ont été examinées lors du séminaire conjoint UNECE/FIT/BM qui s'est tenu début mars à Paris. Les conclusions tirées<sup>1</sup> serviront de base de discussion pour le Forum international des transports (FIT) qui réunira les ministres des transports du 26 au 29 mai 2009 à Leipzig.<sup>2</sup>

Les conclusions particulières concernant la politique future des Etats participants en matière de transport ferroviaire recommandent la lettre de voiture CIM/SMGS comme solution possible pour faciliter le passage des frontières du fait de sa fonction de document de transit douanier.<sup>3</sup>

Erik.Evtimov@cit-rail.org  
Original: DE

1 Les conclusions du séminaire peuvent être consultées sur <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/BorderConclusions.pdf>.

2 Programme et documents disponibles sur <http://www.internationaltransportforum.org/homefr.html>.

3 Voir en particulier p. 6 : « A specific issue concerned the critical need to extend the use of the uniform CIM/SMGS consignment note to more railway routes and corridors. Major advantages for cross border rail traffic could be obtained if the uniform consignment note were also to be accepted as a customs document beyond the CIM area. »

### Pratiques anticoncurrentielles : droits des victimes bientôt renforcés ?

Les pratiques anticoncurrentielles (cartels ou abus de position dominante) coûteraient jusqu'à 37 milliards d'euros par année, selon une étude de la Commission européenne en 2008. Ces montants astronomiques sont en fait supportés par les entreprises et les consommateurs victimes de ces pratiques. La plupart des infractions sont poursuivies par les autorités nationales de concurrence et la Commission européenne, qui disposent de larges pouvoirs en la matière et peuvent imposer des amendes salées aux entreprises coupables (jusqu'à 10% du chiffre d'affaires). En parallèle, les victimes de pratiques anticoncurrentielles peuvent poursuivre ces entreprises en justice et demander réparation de leur préjudice.

Le droit communautaire garantit le droit des victimes de pratiques anticoncurrentielles à réparation. Or, la Commission européenne a constaté que, dans la pratique, les victimes n'obtiennent que rarement réparation du préjudice subi du fait de nombreux et divers obstacles juridiques et procéduraux au niveau national. C'est pourquoi elle a lancé en 2005 déjà une consultation sur les mesures à prendre au niveau européen pour améliorer le sort des victimes et renforcer leurs droits. Cette consultation a débouché sur un *Livre blanc*, publié en 2008<sup>1</sup>, auquel le Parlement européen vient d'apporter officiellement un large soutien, en mars 2009.

L'objectif de la Commission européenne est de garantir, dans chaque Etat membre de l'UE, une protection minimale effective du droit des victimes à obtenir des dommages-intérêts lors d'infractions au droit communautaire de la concurrence (articles 81 et 82 du Traité CE). La Commission envisage les mesures suivantes :

- 1) permettre les recours collectifs, soit par le biais d'associations de consommateurs ou d'organisations professionnelles, soit par les victimes elles-mêmes qui décideraient de mettre en commun leurs demandes d'indemnisation ; cette proposition s'inscrit dans le cadre plus large du *Livre Vert sur les recours collectifs* présenté dans le CIT-Info 1/2009, p.2 ;
- 2) faciliter l'accès aux preuves en déterminant les conditions dans lesquelles les juridictions nationales pourront enjoindre aux parties à la procédure ou à des tiers de divulguer certaines preuves ;
- 3) autoriser les juridictions nationales à sanctionner, de façon dissuasive, toute destruction de preuve ou tout refus d'obtempérer à l'injonction de divulgation des preuves ;
- 4) autoriser les juridictions nationales à reconnaître les décisions définitives d'un autre Etat membre constatant des infractions au droit de la concurrence comme une preuve irréfutable de pratiques anticoncurrentielles ;
- 5) inverser la charge de la preuve dans les procédures exigeant une « faute » de la part de l'entreprise dont les pratiques sont supposées anticoncurrentielles, de sorte qu'il incombe à celle-ci de prouver que son comportement résulte d'une « erreur véritablement excusable » ;
- 6) harmoniser la notion de « dommage subi », afin de garantir la réparation du « dommage réel » imputable à une augmentation anticoncurrentielle des prix ainsi que du « manque à gagner » résultant de toute diminution des ventes ;

- 7) permettre à l'auteur de l'infraction de se défendre contre le demandeur en invoquant le fait que les surcoûts ont été répercutés sur les clients du demandeur, tout en permettant à ceux-ci de se fonder sur la présomption réfragable que le surcoût illégal a été répercuté sur eux dans sa totalité ;
- 8) harmoniser partiellement les délais de prescription et les frais de procédure (plafonds maximaux).

La majeure partie de ces mesures est soutenue par le Parlement européen<sup>2</sup>, avec toutefois quelques nuances importantes. Le Parlement préfère en effet attendre les résultats de la consultation sur les recours collectifs avant d'introduire cette procédure uniquement pour les infractions au droit de la concurrence. En outre, il rejette l'obligation pour une juridiction nationale de reconnaître automatiquement les décisions des autorités natio-

nales de concurrence d'autres Etats membres, ainsi que toute interférence du droit communautaire sur les systèmes nationaux de responsabilité pour faute.

Cette position du Parlement, soutenue par les trois plus importants partis politiques, a été reçue très favorablement par la Commission européenne. Celle-ci va étudier les suggestions du Parlement et bientôt décider des suites à donner à son Livre blanc.

Isabelle.Oberson@cit-rail.org  
Original: FR

<sup>1</sup> Livre blanc sur les actions en dommages et intérêts pour infraction aux règles communautaires sur les ententes et les abus de position dominante, COM(2008)165.

<sup>2</sup> Résolution (non législative) du Parlement européen, du 26 mars 2009 (A6-0123/2009).

## Trafic voyageurs

### Réunion avec les associations de voyageurs

Les organisations ferroviaires (CER, UIC et CIT) ont rencontré les associations de voyageurs (EPF, EDF, ECF et EBU) le 8 avril 2009 à Bruxelles pour discuter de la transposition du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR). Les thèmes évoqués concernaient principalement les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PRM) et les nouvelles *Conditions générales de transport* (CGT-CIV/PRR).

En ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions du Règlement sur les PRM, une réunion entre le Groupe de travail PRM de l'UIC et le European Disability Forum (EDF) a eu lieu le 24 février 2009. Cette réunion a permis des discussions constructives sur plusieurs points du Règlement. Certains points restés ouverts, notamment la mise en place de numéros de téléphone gratuits pour les PRM ou de bornes d'assistance autour des gares, seront discutés le 12 mai prochain.

Le CIT a présenté les dernières modifications apportées aux CGT-CIV/PRR et commenté les trois points considérés par EPF comme étant contraires au PRR (voir CIT-Info 2/2009 sur les Journées bernoises). Le CIT a décidé de maintenir sa position sur :

- 1) le droit du voyageur à poursuivre son voyage à une date ultérieure mais en tout cas dans un délai de 48 heures, considérant qu'un voyage quelque 6 mois après la date de départ initiale ne poursuit plus l'objectif premier du voyage et ne peut pas donner droit à un billet qui serait beaucoup plus cher que le billet original, comme cela pourrait être le cas en période de vacances ;
- 2) le droit du voyageur à poursuivre son voyage ou à être réacheminé uniquement par les transporteurs participant à l'exécution du contrat de transport initial, considérant que ces transporteurs n'ont pas l'obligation de faire transporter les voyageurs par des entreprises concurrentes ;
- 3) les trois causes d'exonération de la responsabilité du transporteur en cas de retard, considérant que le PRR s'inscrit dans le même système de responsabilité que les Règles uniformes CIV, à savoir une responsabilité objective dont le



Photo © SBB

Assistance aux voyageurs

transporteur peut s'exonérer s'il prouve que le retard était dû à des circonstances extérieures inévitables, à la faute du voyageur ou au comportement inévitable d'un tiers.

Concernant l'obligation pour les PRM de notifier leur besoin d'assistance 48 heures à l'avance, EDF et EBU ont demandé que la formulation actuelle des CGT soit assouplie. La prise en compte de possibles arrangements individuels dans le texte même des CGT a toutefois été rejetée par la Commission CIV du CIT. Malgré cela, la Commission CIV a accepté d'assouplir la règle des 48 heures au regard des délais plus courts existants auprès de certains transporteurs.

La réunion a également permis de faire le point sur l'avancement de la STI TAP, ainsi que sur la lettre envoyée le 19 mars 2009 au Commissaire Tajani par 3 associations néerlandaises de consommateurs. Le Commissaire n'a pas encore réagi à cette lettre, qui lui demandait de déclarer comme contraire à l'esprit du PRR le fait de procurer au voyageur plusieurs contrats séparés pour un seul et même voyage.

Isabelle.Oberson@cit-rail.org  
Original: FR

## Compte rendu de la réunion du Forum Passagers de l'UIC – Paris, 28 avril 2009

En ouverture à cette réunion, la Présidente du Forum Passagers, Mme Cécile Queille, a transmis quelques informations sur le nouveau Directeur général de l'UIC, M. Jean-Pierre Loubinoux (qui a succédé à M. Aliadière), et annoncé un changement prochain à la tête du Commercial Group. En effet, M. Wolfgang Zoller quittant son poste à la fin de l'année, le Groupe de pilotage a proposé de nommer le nouveau représentant de la DB, M. Marc Giesen, pour le remplacer.

M. Enrico Trapazzo, représentant du CIT à cette réunion, a évoqué l'impact du *Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs* et présenté les nouvelles *Conditions générales de transport (GCC-CIV/PRR)* élaborées par le CIT. Il a souligné le fait que les GCC visent à créer, pour la première fois, un cadre contractuel homogène sur l'ensemble du territoire européen. Pour atteindre cet objectif, les Conditions générales de transport ne renferment que les exigences minimales en matière de prestations à fournir aux passagers : les entreprises ferroviaires sont libres de proposer de meilleurs standards dans leurs propres conditions particulières de transport. Naturellement, une approche aussi minimaliste – en accord avec la stratégie partagée de tout temps avec l'UIC – pourrait mener à des litiges devant les tribunaux nationaux et la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE). Les GCC résultant à la fois de dispositions légales et de décisions commerciales, la Commission CIV et le Forum Passagers ont tous deux confirmé cette stratégie, arguant que des décisions judiciaires (en particulier de la CJCE) contribueraient à clarifier le Règlement sur certains points. Au cours de la discussion qui a suivi l'exposé, il a été souligné que ces nouvelles conditions générales constituaient indubitablement une référence ainsi qu'un instrument utile pour limiter les risques de confusion après l'entrée en vigueur du Règlement.

La protection des consommateurs est l'un des chevaux de bataille de l'UE. Les représentants de la CER suivent attentivement le projet de l'UE de lancer une campagne visant à soutenir l'application du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs. Ils ont néanmoins bon espoir que l'approche de l'UE ne sera pas agressive – comme le secteur aérien a pu l'expérimenter il y a quelques années – si les entreprises ferroviaires fournissent des informations adéquates à leur clientèle. Dans cette optique, l'UIC et la CER prévoient de créer un guide à usage interne (pas de brochure officielle) et de l'envoyer à leurs membres transporteurs, qui auront à mettre en place leur propre communication sur le plan local. Dans tous les cas, les organisations de la clientèle seront tenues informées : la CER organisera des réunions régulières avec ces dernières, même après le 3 décembre (la dernière réunion a eu lieu le 8 avril). Enfin, des informations ont été communiquées au sujet du Règlement sur les droits des passagers aériens, qui pourrait être révisé prochainement.

Le thème des personnes à mobilité réduite (PRM) a fait l'objet d'une attention particulière, ce qui a permis de mettre en avant les projets et les solutions imaginés au niveau de l'UIC, parmi lesquels le développement d'un outil d'aide à la réservation spécialement conçu pour les PRM (quelques entreprises ferroviaires, dont ATOC, la DB et la SNCF ont déjà décidé de prendre part à ce projet). En outre, l'UIC a prévu des mises à jour axées sur ce thème sur le site [www.railpassenger.info](http://www.railpassenger.info). Ces différents

éléments, parmi d'autres, seront discutés dans le cadre d'un workshop spécifique sur les droits des passagers, qui sera organisé à Paris le 30 juin prochain en coopération avec le CIT. Ce workshop s'adresse aux cadres des départements Voyageurs chargés de prendre les décisions, soit au niveau de la stratégie commerciale soit en matière de procédures de traitement des réclamations.

En ce qui concerne le projet MERITS/PRIFIS, le Forum Passagers a autorisé Eurail et Railteam à accéder à ce système de manière à couvrir leurs propres besoins commerciaux (possibilité de télécharger des itinéraires sur mesure en format PDF sur les sites d'Eurail et d'afficher des horaires sur téléphone mobile grâce à une application Railteam). Cette décision a été prise dans la mesure où ni Eurail ni Railteam ne peuvent être considérés comme des tiers, au même titre qu'Amadeus, Greenpeace ou d'autres encore (qui demandent également un accès commercial). Dans tous les cas, un contrat est nécessaire.

Les représentants de Trenitalia ont décrit le développement commercial impressionnant du nouveau système à grande vitesse en Italie. En effet, l'ouverture de la nouvelle ligne entre Milan et Bologne en décembre dernier a permis de réduire à 3h30 (trains sans arrêt) la durée du trajet Rome-Milan, la principale liaison interne du pays. Le voyage entre ces deux villes s'effectuera même en 3 heures à partir de décembre 2009 grâce à l'ouverture de la nouvelle ligne Bologne-Florence. La clientèle semble apprécier le nouveau réseau à grande vitesse, qui comprend de nouvelles lignes, de nouveaux trains (le Frecciarossa flamboyant neuf), des gares neuves ou rénovées (Florence, Bologne et Milan) et de nouveaux prix fixés selon les principes du yield management. Les compagnies aériennes pâtissent de la concurrence croissante des nouveaux trains AV (alta velocità) circulant sur les lignes principales. Trenitalia a même devancé les compagnies aériennes en devenant le premier transporteur sur la liaison Rome-Milan, avec une part de marché de 50%.

Les rapports des groupes d'experts de l'UIC (Commercial et Technical) ont été suivis d'une présentation du projet « Train pour Copenhague » puis d'un exposé sur les « East Japan Railways ». Le projet « Train pour Copenhague » consiste en une campagne de relations publiques destinée à promouvoir le rail en tant que moyen de lutte contre les changements climatiques : deux trains express parcourront la distance qui sépare Bruxelles, respectivement Kyoto, de Copenhague (où se déroulera le Sommet mondial sur le changement climatique en 2009). L'ensemble de leur parcours pourra être suivi sur un blog. Le deuxième exposé a montré à quel point les chemins de fer japonais sont en avance en matière technologique, misent sur les services complémentaires et se distinguent généralement par leur extrême propreté – depuis les gares jusqu'aux trains, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur – un véritable modèle !

Ce Forum Passagers s'est conclu par une brève discussion sur le budget et par un appel à de nouvelles candidatures, lancé par le team Audit de l'UIC. La prochaine réunion du Forum Passagers de l'UIC aura lieu à Paris le 7 octobre 2009.

E.Trapazzo@trenitalia.it  
Original: EN

## L'étape « GCC-CIV/PRR » franchie !

Le 30 avril 2009, la Commission CIV du CIT a adopté les nouvelles *Conditions générales de transport CIV/PRR (GCC-CIV/PRR)*.

En raison de l'extension du champ d'application des RU CIV aux trafics nationaux dans les Etats membres de l'UE par le biais du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)*, les GCC-CIV/PRR (désormais, seule l'abréviation anglaise sera employée) sont conçues de manière suffisamment large pour permettre aux membres du CIT, qu'ils soient actifs dans un pays membre de l'UE ou non, de les appliquer à l'ensemble de leurs contrats de transport. Une première dans l'histoire des chemins de fer !

Cette approche, choisie après mûre réflexion par la Commission CIV et le Forum Passagers, impliquait de se concentrer sur les dispositions minimales des RU CIV et du PRR. Les entreprises ont toutefois la possibilité d'y déroger – et ce, uniquement en faveur des passagers dans certains cas définis en rapport avec l'application du PRR. Une telle possibilité existe également pour les entités d'offres (de plusieurs transporteurs) pour des prestations de transport définies, ainsi que pour les communautés tarifaires internationales. Les éléments non réglementés par les CGG-CIV/PRR ou dérogeant aux GCC doivent être stipulés dans des *conditions particulières de transport (SCC special conditions of carriage)*.

Les GCC-CIV/PRR ne renferment aucune indication sur les exemptions aux PRR accordées par les Etats membres de l'UE. Le SG du CIT est chargé de mettre à disposition sur son site Internet une page d'information sur ces exemptions. Par ailleurs, la Commission a pris note du fait que l'Allemagne prévoit d'introduire le PRR de manière anticipée – vraisemblablement dès juillet 2009 – et de l'appliquer à tous les trafics (excepté les trains touristiques et historiques).

Les GCC-CIV/PRR seront applicables dès le 3 décembre 2009. Ce mois encore, le CIT adressera un courrier à tous les directeurs d'entreprises actives dans le transport de voyageurs, leur enjoignant d'approuver formellement les GCC-CIV/PRR et de les appliquer dans leur propre entreprise, respectivement dans les associations dont ils sont membres. Dans cette optique, le SG du CIT a prêté concours ces derniers mois au Groupe commercial (anciennement SGP) de l'UIC ainsi qu'à son Groupe de travail TCV dans l'élaboration des nouvelles conditions particulières de transport pour les titres de transport internationaux non soumis à la réservation obligatoire des places. De même, le CIT se tient également à disposition des entités d'offres en qualité de conseiller.

Les GCC sont formulées en langage juridique. C'est pourquoi la Commission CIV a décidé de rédiger en parallèle une version simplifiée qui servira de guide à l'intention des entreprises mem-



La Commission CIV arrive au but.

bres pour renseigner plus en détails la clientèle. En outre, les organisations ferroviaires UIC/CER/CIT mettront à disposition des recommandations sur l'information à la clientèle. Grâce à ces instruments, les membres seront en mesure dès le 3 décembre 2009 de communiquer à leurs clients leurs nouveaux droits et obligations de manière ciblée et en fonction de chaque situation.

Les guides du CIT, pour l'émission des titres de transport d'une part (GTV-CIT) et pour les modèles de titres de transport d'autre part (GTT-CIV), ont également dû être adaptés au PRR. Cela permet simultanément de répondre à de nouveaux besoins, tels que le renvoi aux conditions générales de transport en vigueur, la mention des frais de service, la meilleure lisibilité des codes-barres 2D et l'émission de titres de transport sur feuille A4 avec un fond de garantie partiel. Enfin, les premières dispositions concernant l'émission de titres de transport exclusivement électroniques ont également été incorporées.

Pour ce qui est de l'*Accord concernant les relations entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs (AIV)*, les travaux accusent un certain retard. Le Groupe de travail CIV est chargé de soumettre une version remaniée d'ici octobre 2009, pour approbation par la Commission CIV lors de sa prochaine réunion du 3 décembre 2009.

Dans le contexte de l'entrée en vigueur du PRR, nous tenons encore à mentionner le workshop UIC/CIT, qui aura lieu le 30 juin 2009 au siège de l'UIC à Paris (voir annonce publiée dans ce numéro). Ce workshop a pour objectif d'aider les instances décisionnaires des entreprises membres à mettre en œuvre le PRR de manière appropriée, en temps opportun et en fonction de leur stratégie commerciale.

Max.Krieg@cit-rail.org  
Original: DE

## Révolution dans le domaine de la responsabilité civile en droit ferroviaire

A partir du 3 décembre 2009, un système uniforme de responsabilité civile, celui des RU CIV, sera applicable également au trafic ferroviaire national dans l'ensemble des Etats membres de l'UE. Or, cette nouvelle donne pourrait avoir des répercussions considérables sur la jurisprudence française. En effet, la Cour de cassation de ce pays interprète la force majeure et la faute du voyageur de manière extrêmement restrictive. Conséquence directe, la SNCF doit répondre même des comportements les plus inciviques des voyageurs, comme par exemple s'accrocher au marchepied d'un train en mouvement après avoir intentionnellement forcé le mécanisme de fermeture automatique des portes. Une telle jurisprudence semble désormais difficilement défendable si elle doit s'appuyer sur les dispositions des RU CIV en matière de responsabilité civile.

Ce thème, entre autres, se trouvait au centre de la « Matinée débat » de la SNCF, organisée le 7 mai 2009. Deux fois par an, Mme Henriette Chaubon, directrice du Département juridique de la SNCF, réunit l'ensemble des juristes de son entreprise afin d'étudier les questions actuelles et de garantir ainsi une « unité de doctrine » à l'échelle de l'entreprise.

La dernière réunion était consacrée à la responsabilité civile en droit ferroviaire. Christophe Paulin, professeur à l'Université de Toulouse, a évoqué la problématique des chevauchements existant entre les RU CIV et le Règlement CE sur les droits et



De gauche à droite: Christophe Paulin, Université de Toulouse; Henriette Chaubon, Directrice du Département juridique, SNCF; Isabelle Bon-Garcin, Université Lyon II; Thomas Leimgruber, Secrétaire général, CIT.

obligations des voyageurs ferroviaires. Isabelle Bon-Garcin, Professeur à l'Université de Lyon II, a comparé les droits des transports aérien et routier. Enfin, sous la direction de Jean-Luc Dufournaud, directeur adjoint du Département juridique de la SNCF (et vice-président du CIT), Bruno Odent, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, et Anne-Elisabeth Credeville, conseiller à la Cour de cassation, ont apporté des clarifications sur la nouvelle jurisprudence.

A cette occasion, le CIT était invité à présenter les nouvelles GCC-CIV/PRR. Ce thème a également suscité un vif intérêt. Dans son exposé intitulé « Une tentative d'harmonisation », le secrétaire général du CIT a fait part de sa conviction que le dernier-né des produits du CIT constituait actuellement l'outil juridique le plus performant pour maîtriser correctement la nouvelle situation juridique. Après 18 mois de travaux intensifs, menés par les juristes spécialisés et les experts de tous les grands réseaux ferroviaires européens, les GCC-CIV/PRR ont été adoptées à l'unanimité par la Commission CIV du CIT le 30 avril dernier.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org  
Original: DE



Des participants attentifs lors de la Matinée débat de la SNCF

## Trafic marchandises



### Une nouvelle étape importante est franchie

Les travaux fondamentaux devant être menés au niveau des associations sont terminés. 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 les 29 et 30 avril 2009.

Les spécifications techniques du système, basées sur les spécifications fonctionnelles et juridiques adoptées il y a un certain temps déjà sur le plan du CIT, sont achevées au sein de l'UIC/RAILDATA. Ces spécifications techniques comprennent le catalogue des données, le flux des messages et le catalogue des messages. Elles couvrent aussi bien la lettre de voiture électronique que la lettre wagon électronique. Elles prévoient également la possibilité de mettre en place un système mixte

pour permettre l'utilisation de la lettre de voiture et de la lettre wagon électroniques sur des parcours partiels, préalablement à leur introduction généralisée sur certaines relations de trafic.

Le système central développé par RAILDATA pour permettre aux EF qui le souhaitent d'échanger leurs messages EDI via une seule interface est réalisé et prêt à être testé.

Toutes les conditions sont ainsi réunies pour permettre l'introduction du système e-RailFreight. Cette phase relève essentiellement de la compétence des EF. De premières relations de trafic ont pu être envisagées lors de la réunion des chefs de projet. Il faut toutefois reconnaître qu'en raison de la crise économique, certains retards pourraient être enregistrés.

En sus des avantages présentés pour l'échange des informations dans le cadre du contrat de transport, Il convient de rappeler que la lettre de voiture électronique contiendra une grande partie des informations que les EF devront nouvellement transmettre aux autorités douanières dans le cadre des déclarations sommaires d'entrée et de sortie de l'UE. A noter que la transmission obligatoire de ces déclarations a été reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le système e-RailFreight offrira en outre une sécurité accrue lors des transports de marchandises dangereuses, grâce à une meilleure disponibilité des informations relatives à ces marchandises à des fins de contrôles ou lors d'incidents.

Une structure allégée du projet sera maintenue au niveau des organisations pour offrir une plate-forme d'échange aux EF qui procéderont aux premières réalisations et pour approfondir l'examen de certains besoins spécifiques, par exemple en rapport avec les envois du transport combiné.

A noter enfin que le réexamen de la problématique des signatures est aussi sur le point d'être achevé. S'agissant d'abord des signatures de l'expéditeur et du transporteur sur la lettre de voiture, la possibilité offerte par les Règles uniformes CIM aux parties au contrat de transport de convenir une solution de rem-

placement sera mise à profit. Sauf convention spéciale entre l'expéditeur et le transporteur, leur signature sera remplacée par l'identification de l'envoi selon la case 62 de la lettre de voiture. En ce qui concerne la question de la signature électronique, il convient de rappeler que le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier a été prévu dans les Règles uniformes CIM pour éviter les difficultés avec les différents droits nationaux. Pour répondre à ce principe, des exigences correspondantes ont été retenues dans les spécifications du système e-RailFreight par rapport au système (p. ex. en ce qui concerne l'identification des intervenants) et aux données (sécurité, intégrité, archivage, etc.). Une signature électronique ne devra donc pas être prévue systématiquement, mais convenue en cas de besoin entre les parties intéressées. Les modifications engendrées par ces derniers travaux sont soumises pour approbation par correspondance aux membres de la Commission CIM, de manière à ce qu'elles puissent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2009, en même temps que les spécifications révisées lors de la dernière réunion de la Commission CIM en mars 2009 (voir CIT Info 3/2009).

Henri.Trolliet@cit-rail.org  
Original: FR

## Situation actuelle des travaux menés dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD

Suite aux décisions prises par le Groupe de pilotage CIM/SMGS, le Groupe d'experts et le Groupe juridique se sont tous deux réunis fin avril à Varsovie, à l'invitation du Comité de l'OSJD.

Au programme du Groupe d'experts figurait en premier lieu la finalisation des travaux relatifs à la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, en particulier en ce qui concerne les spécifications techniques. Les spécifications fonctionnelles et juridiques, quant à elles, ont été publiées conjointement par le CIT et l'OSJD début mars, à titre de recommandations.

En ce qui concerne la deuxième étape du projet lettre de voiture électronique CIM/SMGS, à savoir le « système mixte » (papier + électronique), le droit douanier en vigueur dans l'Union européenne tout comme les codes douaniers nationaux de certains Etats participant au SMGS exigent systématiquement la lettre de voiture papier en guise de document de transit douanier. Par conséquent, le Groupe d'experts propose de reporter provisoirement la deuxième étape de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS pour se concentrer sur la réalisation de la première étape, à savoir la préannonce électronique des envois. Un nouveau bilan de la situation sera effectué après l'introduction du système « NCTS-Rail » et l'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes Russie-Bélarus-Kazakhstan.

Sur le thème de l'extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS aux corridors transcontinentaux entre l'Europe et l'Asie/la Chine, le Groupe d'experts a finalisé les propositions visant à introduire la langue chinoise dans le guide. Celles-ci seront soumises à l'approbation du Groupe de pilotage au niveau projet lors de sa prochaine réunion. L'objectif visé consiste à faire entrer en vigueur ces propositions au 1<sup>er</sup> janvier 2010, après leur approbation finale par le CIT et l'OSJD en tant que responsables du projet.

Deux questions importantes, qui découlent des décisions prises par le Groupe de pilotage CIM/SMGS le 8 décembre 2008 à Varsovie, figuraient à l'ordre du jour de la réunion du Groupe juridique CIM/SMGS :

- 1) La première question vise à élaborer des règles uniformes pour le paiement des indemnités dans le cadre du traitement des réclamations CIM/SMGS. Une fois finalisées, ces règles compléteront le Guide lettre de voiture CIM/SMGS et devraient faciliter considérablement le travail des services après-vente en matière de traitement des réclamations CIM/SMGS, grâce à l'introduction d'une procédure standardisée.
- 2) La deuxième question consiste en l'élaboration de règles de procédure pour les modifications et les compléments apportés au guide. En effet, avec l'extension prochaine de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS jusqu'à l'Oural, une procédure stricte et bien rodée permettant de préparer et publier rapidement des suppléments au guide et à ses annexes dans les différentes versions linguistiques constituera un facteur décisif.

L'entrée en vigueur de ces dispositions est prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2010, une fois obtenue l'approbation des propositions au niveau du projet par le Groupe de pilotage CIM/SMGS, puis par le CIT et l'OSJD, responsables du projet.

La réunion de fin avril du Groupe juridique a également donné lieu aux premiers débats sur la faisabilité de Conditions générales de transport (« CGT Eurasie ») sur la base du droit international privé. Un tel outil permettrait d'effectuer des envois entre des Etats CIM et des Etats SMGS sur la base d'un seul contrat de transport.

Erik.Evtimov@cit-rail.org  
Original: DE

## L'Asie centrale, région clé du fret ferroviaire eurasiatique

Un workshop sur le thème « Facilitations du trafic eurasiatique dans la région de l'OCE » organisé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) et l'Organisation de coopération économique (OCE) a eu lieu à Téhéran du 27 au 29 avril 2009. La région de l'OCE englobe les Etats suivants : Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ouzbékistan.

Le CIT était invité à présenter le projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». C'est avec satisfaction qu'il a constaté que la lettre de voiture unique CIM/SMGS jouit déjà d'un degré de notoriété prometteur dans les pays de l'OCE, et suscite un large intérêt tant au niveau des Etats que des entreprises.

Selon la Déclaration de Kaliningrad (voir CIT-Info 10/2008), il est prévu d'étendre l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS à l'Asie. Les Etats d'Asie centrale et leurs réseaux ferroviaires jouent un rôle clé dans ce contexte. Les travaux correspondants menés dans le cadre du projet progressent comme prévu et la lettre de voiture CIM/SMGS sera bientôt disponible en langue chinoise également.

Le CIT saisit chaque occasion susceptible de faire avancer le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Cela implique non seulement un travail d'hercule au niveau administratif, mais également un lobbying et un networking intensif lors des conférences. Le workshop organisé à Téhéran a mis en évidence que



*L'Organisation de coopération économique (OCE) œuvre également en faveur du trafic eurasiatique.*

le domaine ferroviaire peut encore en apprendre à cet égard : les groupes d'intérêts du secteur routier en particulier étaient fortement présents et représentés de manière très professionnelle.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org  
Original: DE

## Facteurs de réussite pour les transports entre l'Asie et l'Europe (Conférence de Prague)

Du 4 au 6 mars 2009 s'est tenue à Prague une conférence sur le « Transport ferroviaire international des marchandises entre l'Asie et l'Europe ». La conférence a réuni les principaux décideurs du monde économique et politique qui œuvrent actuellement au développement des transports entre l'Europe et l'Asie. Les associations et organisations gouvernementales – UIC, OSJD, OTIF, CIT, IBS et FIATA – ont présenté un tour d'horizon des activités en cours et des initiatives visant à promouvoir les corridors terrestres reliant l'Europe à l'Asie. Elles ont évoqué en particulier le projet « Paperless Documentation », les expériences acquises dans le cadre de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS de même que l'avancement des négociations portant sur l'extension du champ d'application de la COTIF et sur la révision du SMGS.

Les délégués des ministères des transports chinois, russe, tchèque et d'autres Etats ont confirmé l'intérêt particulier que le monde politique voue à la promotion de ces flux de trafic ferroviaire. La Chine, en particulier, investit de plus en plus dans l'aménagement des liaisons ferroviaires, ceci également dans l'optique de développer les transports intercontinentaux.

Par ailleurs, des représentants de sociétés comme Trans Eurasia Logistics (TEL) et Far East Land Bridge (FELB) ont dressé le bilan de leurs expériences dans l'organisation de transports

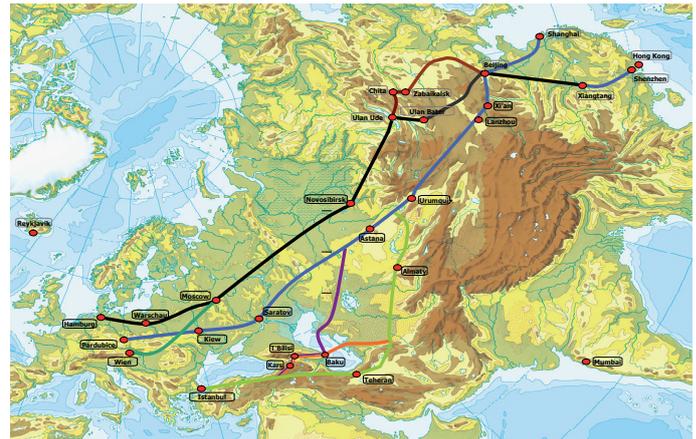


*Monsieur Hartmut Albers,  
Directeur de Trans Eurasia  
Logistics, Allemagne*

entre l'Europe et l'Asie. Les problèmes, accentués encore par la crise économique qui sévit actuellement, ont été discutés ouvertement. Pour l'heure, le rail ne peut que difficilement rivaliser avec le trafic maritime vu la forte baisse des prix. La clientèle accepte certes les prix élevés pratiqués dans le trafic ferroviaire compte tenu notamment des gains de temps réalisés, mais jusqu'à un certain point seulement. Les participants se sont montrés unanimes sur le fait que les entreprises ferroviaires doivent s'écarter de leurs logiques tarifaires nationales si elles entendent conquérir de nouvelles parts de marché pour ces transports. Parallèlement, les EF doivent poursuivre sans relâche – aussi bien entre elles qu'au niveau des associations – leurs efforts d'optimisation et de dynamisation des processus internationaux pour devenir compétitives.

Plusieurs paramètres sont indispensables au succès des transports internationaux face à la concurrence :

- fréquence adaptée au marché (hebdomadaire au moins) ;
- garantie de départ (départs garantis selon un horaire fixe) ;
- temps de trajet courts et fixes, ce qui constitue un avantage concurrentiel par rapport au fret maritime ;
- transports effectués par trains-blocs sur l'ensemble du parcours afin d'optimiser le temps de trajet et d'éviter les périodes d'immobilisation ainsi que les opérations de manœuvre (sécurité durant le transport) ;
- flux d'information constant sur le déroulement opérationnel par le biais d'un rapport journalier (GPS) ;
- prix concurrentiels.



L'artère principale des trafics Europe-Asie

C'est grâce à des manifestations comme la Conférence de Prague qu'il est possible de réunir les principaux partenaires de négociation pour ces transports et, par là même, de nouer des relations commerciales ou de les renforcer. Les EF et les entreprises logistiques impliquées ont désormais tout intérêt à

faire preuve de flexibilité et d'efficacité en s'attaquant à ces problèmes, elles qui entendent bien voir le rail progresser encore sur le marché lucratif des transports Europe-Asie.

hartmut.albers(at)bahn.de  
Original: DE

## Pro domo

### 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 :

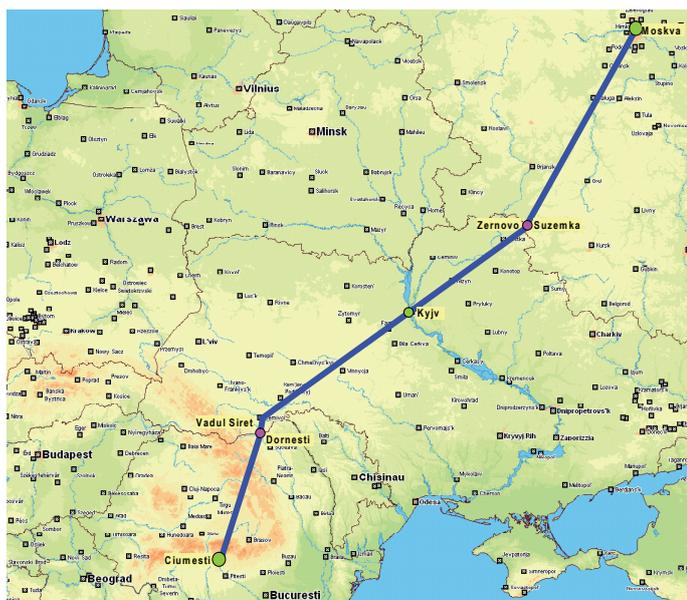
- de l'élaboration et de l'application des tarifs et des conditions spéciales de transport
- de l'organisation et de la supervision des services après-vente
- de l'instruction des collaborateurs et de la communication interne

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.

La documentation relative 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).

Le prospectus relatif à ce workshop 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](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers-New-Rights.pdf)



## Errata :

Le Secrétariat général du CIT présente ses excuses pour la localisation erronée du lieu de départ Ciumesti des transports réguliers effectués pour le compte de Renault sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS dans le CIT-Info 3/2009, p. 8. Vous trouverez ci-contre la localisation correcte du lieu de départ de cette relation de trafic.

Erik.Evtimov@cit-rail.org  
Original: DE

## Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
26 mai	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
3 juin	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
4 juin	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
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
16 juillet	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Berne	Nathalie Greinus

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