

Editorial

Entre réductions et expansion



Lors de sa dernière réunion, le Comité s'est penché sur la question de savoir comment les exigences croissantes envers le CIT – spécialement en matière de droits des passagers et de transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie – pourraient être satisfaites sans engendrer une augmentation de l'effectif du personnel et des coûts supplémentaires. A cet effet, le

Secrétaire général a élaboré un plan de restrictions prévoyant diverses mesures, dont quelques coupes.

L'une de ces mesures concernera le Comité lui-même : celui-ci réduira la fréquence de ses réunions et procédera davantage par correspondance. Il souhaite également mieux mettre à profit les possibilités offertes par les nouvelles technologies de communication, afin de réduire les coûts et le temps liés aux déplacements.

Une seconde mesure s'appliquera au CIT-Info que vous avez sous les yeux. Désormais, sa fréquence de parution sera réduite de dix à six éditions annuelles. Une telle décision s'inscrit certes au détriment de l'actualité, mais non de la substance et de la rigueur. Une attention encore plus marquée sera portée au choix et à l'approfondissement des sujets, ce qui se traduira pour le lecteur par un accès plus rapide aux informations dont il a besoin pour son activité. A cet effet, il est prévu d'adopter une présentation plus claire, avec des parties Trafic voyageurs et Trafic marchandises bien distinctes.

Les manifestations importantes du CIT ne subiront aucune coupe. Les Journées bernoises, par exemple, sont devenues un événement offrant aux juristes spécialisés en droit ferroviaire la possibilité d'actualiser rapidement et avantageusement leurs connaissances dans leur domaine spécifique. La Conférence des services après-vente, quant à elle, permet aux dirigeants de ces services de se concerter pour garantir un traitement des réclamations rapide et rationnel, ainsi que d'échanger leurs expériences. C'est pourquoi cette conférence sera proposée à l'avenir non seulement pour le trafic marchandises, mais également pour le trafic voyageurs. Renoncer à ces manifestations serait contre-productif !

Le CIT a bon espoir qu'un équilibre bien dosé entre réductions et expansion lui permettra d'affronter le proche avenir avec sérénité.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Le Groupe de travail TCV sur une nouvelle voie	2
CER : enquêtes sur la transposition du PRR	2
Nouveau projet d'AIV	3
Lettre aux directeurs du trafic voyageurs	3
Conférence des services après-vente marchandises	4
Les résultats des travaux des groupes et projets fret de l'UIC passés en revue	5
Réunion commune Douanes/Entreprises ferroviaires	5
Workshop OTIF/ECO sur le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie	6
Conseil juridique	7
Pro domo	7

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
30 juin	Workshop « Nouveaux droits des voyageurs »	Paris
7 juillet	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berne
8 juillet	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne
8/9 sept.	Groupe juridique CIM/SMGS	Oulan-Bator
9/10 sept.	Groupe d'experts CIM/SMGS	Oulan-Bator
17/18 sept.	Group de travail CIV	Berne
24 sept.	Comité 3/2009	Berne
12/13 oct.	Groupe de travail CIV	Berne
21/22 oct.	Groupe de travail CIM	Berne
5 nov.	Assemblée générale	Berne

Trafic voyageurs

Le Groupe de travail TCV sur une nouvelle voie

Le Groupe de travail TCV de l'UIC s'est réuni à Gdansk (Pologne) du 12 au 14 mai 2009. Il a consacré trois journées de travail intensif à l'intégration des décisions du Groupe commercial de l'UIC concernant la conception des conditions particulières de transport pour les prix globaux, le système TCV et les offres de libre parcours, ainsi qu'à leur mise en œuvre dans son propre domaine. Le CIT a apporté son soutien à ces travaux.

Concrètement, il s'agissait pour le Groupe de travail de remanier la fiche UIC 106 (qui contenait jusqu'à présent le Règlement intérieur du TCV et la Charte Europrix) et de transférer le fascicule I du TCV dans un nouveau document, dans lequel différentes Annexes spéciales au TCV ont également été intégrées.

La fiche UIC 106 renfermera désormais la structure des Conditions particulières de transport (CPT). Les conditions particulières communes aux trois types d'offres proposées jusqu'à présent ont été incorporées in extenso et révisées en présence et avec l'accord de la plupart des entreprises ferroviaires proposant également ou principalement des prix globaux. La fiche 106 devrait elle aussi comprendre un règlement intérieur pour le Groupe Bibliothèque prix de marché et déléguer officiellement la gestion des offres de libre parcours au GIE Eurail.

Cette structure commune est calquée sur les règles des GCC-CIV/PRR et contient en particulier des dispositions plus détaillées pour le transport de bicyclettes comme colis à main (pour autant que l'offre existe), le transport de bagages à main et pour les titres de transport imprimés à domicile.

Ce projet sera soumis à l'approbation du Groupe commercial en septembre 2009.

Les conditions particulières et tarifaires de l'ancien TCV ont été insérées conformément à la structure définie dans la nouvelle fiche 106 et adaptées aux GCC-CIV/PRR (et, ce faisant, au Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires – PRR). Ainsi, les réductions pour aveugles et chiens d'aveugle, voyageurs en fauteuil roulant, titulaires de billets « Key Account » et militaires ont été ajoutées aux réductions pour les enfants et les groupes.

Sur le plan matériel, le Groupe de travail a décidé de réduire à un mois la durée de validité des titres de transport qui ne sont pas assortis d'une réservation.

Le Groupe de travail, auquel seuls participent les commerciaux des membres du CIT, n'a pas pu suivre entièrement les décisions de la Commission CIV concernant la nouvelle terminologie pour les trois types d'offres. Le seul point incontesté a été la décision d'opter désormais de manière généralisée pour des abréviations en anglais. Le Secrétariat général du CIT est actuellement en pourparlers avec le responsable du Groupe de travail TCV et espère trouver prochainement une solution qui satisfasse les besoins à la fois commerciaux et juridiques.

Pour la mise en œuvre du PRR et des nouvelles CPT, le Groupe de travail a élaboré une liste des mesures à prendre, laquelle a été immédiatement mise à disposition de toutes les entreprises ferroviaires membres du TCV.

Enfin, le groupe de travail a également formulé certaines requêtes en relation avec l'AIV, dont le mandat a été transmis au représentant du CIT.

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

CER : enquêtes sur la transposition du PRR

Le *CER Passenger Working Group* s'est réuni le 26 mai 2009 pour faire le point sur l'avancement des travaux liés à la transposition du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) et pour traiter des différents projets législatifs de l'UE en lien avec le trafic voyageurs.

La CER va lancer une nouvelle enquête interne sur le degré de préparation de ses membres pour l'entrée en vigueur du PRR. Cette enquête permettra d'avoir une meilleure vue d'ensemble sur les exemptions qui pourraient être accordées par les gouvernements aux services de transport ferroviaire nationaux avant le 3 décembre 2009. Il devient de plus en plus urgent d'avoir des informations sur ces exemptions. En effet, les entreprises doivent prendre, cet été déjà, des décisions commerciales stratégiques sur les services qu'elles souhaitent offrir à leurs clients dans le futur selon les services de transport utilisés – exemptés ou non.

Quant à l'enquête sur le degré de préparation des gestionnaires d'infrastructure (GI) – souvent gestionnaires de gares – pour l'entrée en vigueur du PRR, elle a démontré que ceux-ci se préparent activement à leurs nouvelles obligations. La responsabi-

lité du GI pour les retards envers les entreprises qui utilisent son infrastructure reste toutefois un point délicat et ouvert à négociation entre GI et transporteurs.

La réunion a également donné l'occasion à l'UIC et au CIT de faire le point sur les travaux en cours au sein de ces associations :

- résultats de la réunion du 12 mai 2009 entre le Groupe de travail PRM de l'UIC et EDF (*European Disability Forum*),
- check-list des différentes décisions à prendre et à mettre en œuvre au sein des entreprises avant le 3 décembre 2009 (voir également l'article sur la réunion TCV dans ce CIT-info),
- nouveau projet d'AIV (voir également l'article sur la réunion du GT CIV dans ce CIT-info).

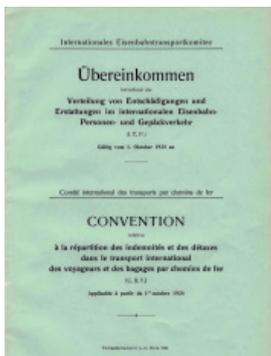
Le *High Level Passenger Meeting UIC/CER* a traité le 17 juin des effets de la crise économique actuelle sur le trafic voyageurs et des projets de l'UE pour le rail à l'agenda de la prochaine période législative (2009-2014), présentés par le Commissaire Tajani.

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

Nouveau projet d'AIV

Le CIT poursuit ses travaux de transposition du *Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) dans ses produits. Après l'adoption des GCC-CIV/PRR le 30 avril 2009, c'est désormais l'AIV qui va faire l'objet d'une profonde révision.

Qu'est-ce que l'AIV ?



Convention de 1928

L'Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire (AIV) existe depuis la fin des années 1920¹. Il indique comment sont réparties les indemnités versées aux voyageurs entre les transporteurs impliqués dans une chaîne de responsabilité, notamment en cas de retards. Il vise également à garantir un traitement simple et rapide des réclamations des voyageurs lorsque plusieurs transporteurs sont impliqués dans ces réclamations

(du fait de la possibilité pour les voyageurs d'envoyer leurs demandes à au moins 3 transporteurs différents sur la base de l'article 55 CIV).

L'AIV s'applique aujourd'hui à tous les transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes membres du CIT, sauf à ceux – rares – qui ont formulé une réserve à son encontre. De nombreux transporteurs ont toutefois conclu des accords particuliers dérogeant à l'AIV. Tous ces accords reposent sur les articles 62 et 64 CIV (recours entre transporteurs) et sur le droit national applicable.

Travaux de révision

Lors de sa réunion du 30 avril 2009, la Commission CIV a approuvé le principe d'une nouvelle structure pour l'AIV, qui se composera désormais de 5 chapitres :

1. Dispositions générales
2. Traitement des réclamations des voyageurs en cas de mort ou blessures
3. Traitement des réclamations des voyageurs en cas de retard, annulation ou manquement de la correspondance



4. Traitement des réclamations et des plaintes des voyageurs pour les désagréments autres que les retards ou accidents
5. Traitement des demandes de remboursement des voyageurs

Le PRR impose de revoir le chapitre 3 en profondeur. Les deux questions essentielles sont :

- qui va traiter la réclamation ?
- qui va supporter les coûts du retard ?

Les réflexions sur ces sujets épineux et sur les fondements même de l'AIV ont déjà commencé au sein du Groupe de travail CIV, réuni les 19 et 20 mai à Berne. Plusieurs décisions de principe ont pu être retenues à cette occasion (participation à l'AIV du seul transporteur principal qui doit alors régler en conséquence sa relation avec le transporteur substitué ; distinction entre les recommandations et les réelles obligations, etc.). Les résultats seront présentés et discutés lors du Workshop du 30 juin 2009 sur les « Nouveaux droits des passagers ». L'été sera ensuite consacré à une nouvelle rédaction du texte, qui sera mis en consultation écrite auprès des membres du Groupe de travail CIV. Celui-ci a pour objectif de finaliser le texte en octobre, afin de le faire adopter par la Commission CIV le 3 décembre 2009, jour symbolique s'il en est.

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

¹ A l'époque il s'agissait de la *Convention relative à la répartition des indemnités et des détaxes dans le transport international des voyageurs et des bagages par chemins de fer* (entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1928).

Lettre aux directeurs du trafic voyageurs

Le 29 mai 2009, le Secrétariat général du CIT (SG CIT) a adressé une lettre à tous les directeurs du trafic voyageurs parmi les membres du CIT.

Ce courrier entend attirer l'attention sur la prochaine entrée en vigueur, le 3 décembre 2009, du nouveau Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Cette nouvelle législation introduit quelques innovations conséquentes : des règles contraignantes en matière de responsabilité pour retards et annulations, ainsi que des règles uniformes en matière de responsabilité pour mort ou blessures de voyageurs.

Le courrier du CIT présente également les *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire de voyageurs* (GCC-CIV/PRR). Celles-ci devraient garantir une parfaite coordination entre le droit national, le droit communautaire et la COTIF. En combinant ces 3 niveaux en une base contractuelle uniforme à partir de laquelle les entreprises ou les entités d'offres peuvent rédiger leurs propres *conditions particulières de transport*. Les GCC-CIV/PRR sont partout applicables, aux transports aussi bien nationaux qu'internationaux, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union européenne, ainsi qu'aux transports entre Etats membres et non membres de l'UE.

Le SG CIT souhaite souligner le fait que les GCC-CIV/PRR ont été élaborées, en étroite collaboration avec l'UIC et la CER, par une douzaine de juristes spécialisés et d'experts issus des plus grandes entreprises ferroviaires européennes et ont été approuvées à l'unanimité le 30 avril 2009 par la Commission CIV. Les GCC-CIV/PRR constituent actuellement l'instrument juridique le plus performant pour garantir la maîtrise efficace d'une situation juridique extrêmement complexe.

Par conséquent, le CIT recommande à ses membres d'appliquer les GCC-CIV/PRR sans restrictions. Une liste des entreprises appliquant les GCC-CIV/PRR sera établie et publiée sur le site Internet du CIT. Dès lors le courrier prie les directeurs du trafic voyageurs de communiquer au SG CIT d'ici à fin juin 2009 si leur entreprise entend appliquer les GCC-CIV/PRR.

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

Trafic marchandises

Conférence des services après-vente marchandises

Des représentants des services après-vente, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT ont participé activement à la Conférence des services après-vente marchandises, qui a eu lieu à Berne le 28 mai 2009. Cette manifestation s'articulait principalement autour de la rationalisation du service après-vente.

Depuis le début de l'année, la situation ne s'est malheureusement pas améliorée : certaines dispositions de l'AIM ne sont toujours pas appliquées correctement. A cet effet, le point 3.3.3 AIM sera modifié dès le 1^{er} juillet 2009 afin de prévenir au mieux les divergences d'interprétation de ces dispositions.

- Trafic CIM/SMGS

L'avancement des travaux concernant ce projet a été exposé en détail, de même que le procès-verbal CIM/SMGS ainsi que les nouvelles dispositions sur le traitement des réclamations CIM/SMGS, qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

La seconde partie de la conférence était axée sur l'analyse en groupes de problèmes d'intérêt général survenant dans la pratique.

L'un des groupes a traité le thème du plombage des wagons et des UTI. L'apposition des scellés, leur inscription sur la lettre de voiture ainsi que la procédure à suivre en cas d'irrégularités suscitent régulièrement des contestations dans certaines relations de trafic.

Les pertes partielles constatées durant le transport et les rapports qui en découlent entre les transporteurs participant au transport ont été discutés au sein d'un second groupe. Selon l'AIM, chaque transporteur entrant dans la chaîne de transport après la constatation du dommage doit également participer à l'indemnisation. Une modification de ces dispositions serait perçue comme contre-productive.



La première partie de la conférence était consacrée aux thèmes suivants :

- Accords après-vente

Les accords après-vente actuellement en vigueur concernent presque exclusivement le transport des voitures neuves ; ils pourraient pourtant être étendus à d'autres segments du marché, afin d'améliorer les services à la clientèle et réduire les coûts. Les participants ont formulé le souhait que le CIT reprenne les travaux relatifs aux accords après-vente, en vue de parvenir à un contrat-cadre.

- Nouvelles formes de coopération et service après-vente

Les nouvelles formes de coopération sous-tendent différentes réglementations en matière de responsabilité des transporteurs entre eux. Les entreprises ferroviaires attendent du CIT qu'il endosse une fonction de conseil pour l'application des dispositions des CG coopération réglementant la responsabilité.

- Procédure de répartition des indemnités entre les transporteurs



Dans les groupes de travail, les discussions sont animées.

Enfin, un troisième groupe a traité des rapports entre les transporteurs en cas de dommages de transport dus aux wagons. Ce groupe est parvenu à la conclusion que les dispositions actuelles en matière de responsabilité figurant dans le CUU et dans les accords sur la remise en confiance des wagons conclus entre les entreprises ferroviaires constituent une base suffisante. Toutefois, la question doit être approfondie, également sous l'angle des dommages occasionnés par d'autres tiers.

La dernière partie de la conférence était exclusivement réservée aux contacts entre les participants, lesquels ont ainsi eu l'opportunité de s'entretenir avec leurs collègues en vue d'améliorer la coopération entre leurs services respectifs et de régler des cas de réclamation en suspens.

Toutes les suggestions et propositions émises par les participants seront prochainement examinées par le Groupe de travail CIM du CIT.

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

Les résultats des travaux des groupes et projets fret de l'UIC passés en revue

Le Forum Fret de l'UIC a consacré l'essentiel de sa 1^{ère} réunion 2009 le 4 juin dernier à l'examen des résultats des travaux de ses Groupes d'étude et de ses Groupes spéciaux, qui constituent en fait le cœur des activités du Forum, et de leur programme de travail futur.

Le CIT est directement concerné par les travaux de certains groupes et y apporte ses contributions. Ceci vaut en particulier pour les questions relatives au transport des marchandises dangereuses, à l'utilisation des wagons s'agissant des questions de responsabilité, au transport combiné (création d'une check-liste relative aux conditions particulières de transport) et enfin au Groupe de contact UIC/FIATA, avec la présentation de la lettre de voiture CIM/SMGS lors du prochain séminaire « Market Place ». Organisé cette année à Istanbul les 22 et 23 octobre 2009, ce séminaire portera cette année sur le thème suivant : « Le transport ferroviaire – Trait d'union entre les continents ».

Le Forum a également fait le point sur l'état d'avancement des travaux des projets placés sous sa responsabilité. S'agissant du projet e-RailFreight, il a pris note avec satisfaction de l'achèvement dans les délais des travaux fondamentaux (élaboration des spécifications fonctionnelles, juridiques et techniques et développement du système central par RAILDATA permettant aux EF qui le souhaitent d'échanger leurs messages EDI via une seule interface - voir CIT Info 4/2008). Toutes les conditions sont ainsi réunies pour permettre la réalisation du système. L'équipe du projet peut donc être dissoute ; un rapport final sera encore rédigé et téléchargé avec les spécifications e-RailFreight sur les

sites Internet de l'UIC et du CIT. Les quelques travaux conceptuels restants seront effectués au sein des organes existants du Forum Fret. Le Groupe d'étude IT, auquel sera associé le CIT, assurera la coordination nécessaire et servira de plateforme d'échanges aux entreprises ferroviaires qui réalisent ou ont l'intention de réaliser e-RailFreight.

Deux excellentes présentations ont apporté de la diversité lors de la réunion du Forum et ont suscité un grand intérêt du côté des participants :

- l'une était consacrée à la gestion de la crise économique et aux mesures prises par un leader sur le marché du fret aérien, en l'occurrence Lufthansa Cargo,
- l'autre aux résultats de la 2^{ème} enquête réalisée durant le premier trimestre 2009 par Booz & Co sur la satisfaction des clients quant à la qualité des prestations des entreprises ferroviaires dans le transport international ferroviaire des marchandises. Par rapport aux résultats de la 1^{ère} enquête, il est intéressant de relever, du point de vue du CIT, que le service clients a gagné en importance. Il passe au 2^{ème} rang dans les critères déterminants quant au choix du partenaire par le client. Ce résultat démontre bien l'importance de la Conférence des services après-vente organisée régulièrement par le CIT (voir l'article sur les résultats de la conférence 2009 dans le présent CIT-Info).

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

Réunion commune Douanes/Entreprises ferroviaires

La 49^e réunion annuelle des représentants des autorités douanières et des entreprises ferroviaires s'est tenue à Oslo début mai. Organisée par les douanes norvégiennes et CargoNet AS, cette réunion était présidée par le Groupe de travail Questions douanières de la CER.

Les discussions ont notamment porté sur les systèmes de contrôle des importations et des exportations, dont la mise en œuvre, initialement prévue le 1^{er} juillet 2009, a été repoussée au 31 décembre 2010 pour permettre une phase de transition. Au centre des débats figurait également le projet NCTS-Rail, dont les premiers tests débiteront en juillet 2009 déjà. Ce projet constitue une alternative à l'actuelle procédure simplifiée de transit ferroviaire, qui disparaîtra avec l'entrée en vigueur du

code modernisé des douanes. Les entreprises ferroviaires souhaitent un élargissement du champ d'application de cette procédure, mais cette requête a été rejetée par la DG TAXUD.

L'importance du projet eRailFreight, qui permet aux entreprises ferroviaires de satisfaire aux nouvelles exigences douanières, a été soulignée une fois de plus. Les autres thèmes abordés concernaient l'introduction de la lettre de voiture électronique, l'interopérabilité CIM/SMGS, les dépôts de garantie et les cautionnements des entreprises ferroviaires ainsi que l'apposition des scellés. La DG TAXUD a entre autres évoqué le statut d'opérateur économique agréé (ou Authorised Economic Operator – AEO), accordé jusqu'à présent à 900 entreprises.

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

Workshop OTIF/ECO sur le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie

On n'aurait pu imaginer endroit plus approprié pour organiser ce workshop OTIF/ECO. En effet, celui-ci s'est déroulé à Istanbul, la ville qui relie les continents européen et asiatique, et dans laquelle l'ouverture du tunnel ferroviaire sous le Bosphore, prévue dans deux ans, offrira de nouvelles perspectives pour le rail au niveau international.

Non loin du chantier sur le Bosphore, l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) et l'ECO (Economic Cooperation Organization), ainsi que les hôtes de la manifestation, le ministère des transports de la République de Turquie et les Chemins de fer turcs (TCDD), ont organisé les 9 et 10 juin 2009 un workshop consacré au trafic entre l'Europe et l'Asie, à l'intention des cadres des ministères des transports et des réseaux ferroviaires de la région. Plus de 60 participant-e-s, provenant d'Azerbaïdjan, de Bulgarie, du Kazakhstan, de Jordanie, du Pakistan, de Turquie et d'Ouzbékistan, ainsi que des représentants du CIT, de l'UIC et de l'UNECE/TER y ont pris part.

Le CIT a participé à ce workshop à l'invitation du Secrétaire général de l'OTIF. Le coordinateur du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » a présenté les produits du CIT destinés au transport international de marchandises, en particulier les nouveaux documents de transport ainsi que les instruments juridiques CIM/SMGS qui s'y rattachent. A cette occasion, il a plaidé en faveur de la création d'un droit des transports ferroviaires uniforme. Les discussions ayant suivi cette présentation ont clairement démontré que les travaux menés dans ce sens dessinent de nouvelles perspectives pour l'ensemble de la région.

En prévision de l'ouverture du tunnel sous le Bosphore et de la nouvelle ligne ferroviaire Kars-Tbilissi-Bakou d'ici à 2012, des transports tests sont à l'ordre du jour. Les premiers débiteront prochainement de manière intensive sur deux liaisons concrètes – Istanbul-Téhéran-Islamabad et Istanbul-Téhéran-Almaty (trains de conteneurs Haydarpaşa). Ces transports ferroviaires visent principalement à promouvoir les échanges commerciaux entre les régions intérieures sur des distances moyennes à longues.

Pour les transports tests entre Istanbul et Almaty, il est prévu de prolonger le parcours du train de conteneurs jusqu'à Achkhabad. C'est pourquoi les formalités à la frontière entre l'Iran et le Turkménistan font l'objet d'une attention particulière. A cet effet, à l'invitation de la représentation de l'OSCE et des autorités nationales turkmènes, le CIT organise conjointement avec l'OSJD, l'OSCE et l'UNECE un séminaire portant sur les facilitations douanières début juillet 2009 à Balkanabad.

Selon les dernières informations, le nouveau train de conteneurs Istanbul-Téhéran-Islamabad effectuera son parcours inaugural le 14 août 2009. Dans ce contexte, la mise en service du tronçon manquant Bam-Zahedan, en Iran, le 9 juillet prochain constitue un événement décisif. Ainsi, les 6500 km du parcours entre Istanbul et Islamabad seront désormais pleinement opérationnels.

D'un point de vue juridique, ces deux transports tests sont aussi importants qu'ambitieux. En effet, le premier (train de conteneurs Haydarpaşa) est soumis à deux régimes juridiques différents (CIM et SMGS), tandis que le second (Istanbul-Islamabad pour le train de conteneurs au Pakistan) s'effectue dans une région où aucun droit international n'est applicable.

A l'issue du workshop, les deux organisations gouvernementales que sont l'OTIF et l'ECO, représentées par leur secrétaire général respectif, Stefan Schimming et Kurshid Anwar, ont signé un « Memorandum of Understanding » afin de sceller le développement de leur collaboration.

A cette occasion, le représentant du Pakistan a annoncé vouloir appliquer les Règles uniformes CIM pour le transport test Istanbul-Téhéran-Pakistan, en guise de solution transitoire pour l'ensemble du trajet – à savoir également au Pakistan ; une telle mesure pourrait sous-tendre une future adhésion du Pakistan à l'OTIF. Dans ce contexte, il a également été révélé que la Jordanie mène actuellement des négociations pour adhérer à l'OTIF en tant que membre associé, ce qui laisse augurer d'une expansion supplémentaire de la COTIF en direction du Moyen-Orient.



Signature du Memorandum of Understanding entre l'OTIF et l'ECO à l'issue du workshop.

L'ECO a fait part de son intérêt prononcé pour le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Cette organisation souhaiterait participer aux travaux et soutenir l'élaboration de règles uniformes pour le trafic ferroviaire international dans la région. En effet, le droit international ferroviaire dans la zone d'influence de l'ECO demeure actuellement très hétérogène : parmi les dix membres de l'ECO, deux ne connaissent aucun droit international des transports ferroviaires (l'Afghanistan et le Pakistan), un Etat applique la COTIF (la Turquie), six participent au SMGS (l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizstan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan), et un applique aussi bien les RU CIM que le SMGS (l'Iran).

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

Conseil juridique

Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Vérification

Quelle est la procédure à suivre lorsque le transporteur, à la demande de l'expéditeur, vérifie la tare du wagon afin de déterminer la masse d'un envoi et qu'il obtient une différence significative par rapport au poids affiché sur le wagon ?

Il n'existe aucune disposition uniforme réglementant de tels cas au niveau international. Par conséquent, il convient de procéder selon les dispositions de l'entreprise concernée.

La procédure de vérification générale est décrite dans la fiche 02-07 du Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT). Toutefois, cette fiche se réfère uniquement à la vérification des indications de l'expéditeur figurant sur la lettre de voiture.

Frais de rectification du chargement

Selon l'article 13 § 2 CIM, l'expéditeur répond de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui, en particulier des dommages subis de ce fait par le transporteur. Si toutefois le transporteur ne subit aucun dommage (avarie causée au wagon p. ex.) du fait du chargement défectueux et que la lettre de voiture porte la mention « EXW » relative au paiement des frais, ceux-ci sont-ils à la charge du destinataire ?

Même s'il ne s'agit que des frais de rectification du chargement, ceux-ci doivent être pris en charge par l'expéditeur. La fiche 05-03 sur la perception des frais renvoie à l'article 13 § 2 CIM et précise également que le transporteur perçoit de l'expéditeur tous les frais découlant des mesures prises lorsque l'irrégularité est due à un chargement défectueux de l'expéditeur.

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

Pro domo

Les activités et les ressources du CIT sous la loupe du Comité

Le Comité du CIT a tenu sa 2^{ème} réunion annuelle à Varna, à l'invitation des BDZ. Le Secrétariat général du CIT profite de l'occasion pour remercier encore très chaleureusement les BDZ de la parfaite organisation de la réunion.

Le Comité a consacré une bonne partie de ses travaux aux mesures à envisager pour faire face à la surcharge de travail chronique du Secrétariat général dans un contexte économique peu favorable à une augmentation des ressources de l'association. Sur proposition du Secrétariat général, il a examiné quelques mesures visant à réduire certaines activités sans remettre en question l'objet de l'association et le cœur de ses activités. Ces mesures concernent notamment le nombre des réunions du Comité, la représentation du CIT dans certains travaux auprès d'autres organisations et la fréquence de parution du CIT Info. A l'avenir, six numéros paraîtront chaque année au lieu de dix. En d'autres termes, une importance accrue sera accordée à la substance et aux articles de fond, au détriment de l'actualité. Ces mesures ne permettront pas de remédier totalement à la surcharge de travail du Secrétariat général, raison pour laquelle il sera procédé à une nouvelle évaluation de la situation au 3^{ème} trimestre 2010. Dans cette perspective, une réflexion sera également engagée sur l'opportunité de réexaminer le système des contributions.

Le Comité a également adopté les comptes annuels 2008 à l'intention de l'Assemblée générale et admis deux nouvelles entreprises, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée générale. Il s'agit de la compagnie maritime Minoan Lines (Grèce) et l'entreprise Express Rail (Slovaquie).



De gauche à droite: MM. H. Trolliet, Th. Leimgruber, R. Freise et J.L. Dufournaud

Le Comité a pris acte avec satisfaction de l'état d'avancement des travaux relatifs au développement des produits voyageurs et marchandises du CIT ainsi qu'aux différents projets en cours (transposition du Règlement CE relatif aux nouveaux droits des voyageurs, e-RailFreight, Interopérabilité juridique CIM/SMGS et utilisation de l'infrastructure). A noter au sujet de ce dernier point que la Commission de révision de l'OTIF examine lors de sa 24^{ème} session du 23 au 25 juin 2009 un certain nombre de propositions visant à concilier les dispositions du droit communautaire et celles des Règles uniformes CUI. Le Comité a arrêté la position du CIT par rapport à ces propositions, le CIT étant admis à participer à cette session en tant qu'observateur.

La prochaine réunion du Comité aura lieu le 24 septembre 2009. Elle sera consacrée essentiellement à la préparation de l'Assemblée générale 2009, qui aura lieu quant à elle le 5 novembre 2009.

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

Le CIT accueille deux nouveaux membres

La société Minoan Lines s.a. a été admise au sein du CIT en tant que membre titulaire avec effet au 1^{er} avril 2009, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale 2009.

Minoan Lines s.a. est une compagnie maritime basée à Héraklion, en Crète. Elle exploite une flotte de six navires de croisière/ferry-boat modernes, qui effectuent des liaisons entre la Crète et la Grèce continentale, ainsi qu'entre l'Italie et la Grèce.

L'Italie n'ayant pas encore ratifié la COTIF 1999, Minoan Lines s.a. a signé la déclaration d'application des RU CIV sur une base contractuelle.

La deuxième entreprise admise en tant que membre titulaire est Express Rail s.r.o., dont le siège se trouve à Bratislava, en Slovaquie. Il s'agit d'une nouvelle EF, qui a débuté ses activités dans le transport de fret le 1^{er} juin 2009. Son adhésion au CIT prend effet au 1^{er} juillet 2009, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale.



Minoan Lines à plein régime

De plus amples informations sur ces deux entreprises sont disponibles sur leur site Internet respectif : www.minoan.gr et www.express-rail.sk.

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

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
23-25 juin	Commission de révision de l'OTIF	Berne	Henri Trolliet
24/25 juin	Groupe de travail Maintenance Passagers de l'UIC	Paris	Max Krieg
1/2 juillet	UNECE/OSCE/CIT Seminar on Increasing Cooperation at Railway Border-Crossing in Central Asia	Balkanabat (TM)	Erik Evtimov
2 juillet	Réunion Tarif Est-Ouest	Vilnius	Isabelle Oberson
16 juillet	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Berne	Nathalie Greinus
7-11 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	Berne	Max Krieg
9/10 septembre	Assemblée générale de l'OTIF	Berne	Thomas Leimgruber
14-18 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	Genève	Max Krieg
22/23 septembre	Groupe commercial (CG) et Groupe technique (TG) de l'UIC	-	Max Krieg
7 octobre	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
8 octobre	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
12/13 octobre	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genève	Erik Evtimov
13/14 octobre	Réunion de la II ^{ème} Commission pour le droit de transport du Comité de l'OSJD	Varsovie	Erik Evtimov
14 octobre	Assemblée générale de la CER	Gdansk	Thomas Leimgruber
21/22 octobre	Groupe de travail Maintenance Passager de l'UIC	Paris	Max Krieg
22/23 octobre	UIC/FIATA Market Place Seminar	Istanbul	Erik Evtimov
28/29 octobre	Séminaire „Use of Freight Wagons“ de l'UIC	Sochi	Erik Evtimov
28/29 octobre	Groupe d'experts « Transport de marchandises dangereuses » de l'UIC	Clervaux (LU)	Max Krieg

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](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org