

Editorial

A mi-parcours



Nous voilà déjà dans la seconde moitié de l'année – l'occasion d'effectuer un bilan intermédiaire et de jeter un bref regard sur les mois qui viennent.

Le CIT avance bon train avec la mise en œuvre du nouveau Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs, qui entrera en vigueur le 3 décembre 2009.

En effet, l'élaboration des *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire de voyageurs (GCC-CIV/PRR)* du CIT, qui réunissent droit communautaire et COTIF en une base contractuelle uniforme, est désormais achevée. Un workshop fructueux (voir article en p. 3) a donné le coup d'envoi des travaux de mise en œuvre au niveau des entreprises. Il reste désormais à régler les questions de la collaboration internationale entre les entreprises ferroviaires, en particulier la répartition entre EF des compensations versées aux voyageurs. Cela exige une révision fondamentale de l'*Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs (AIV)* que devrait être achevée d'ici à la fin de l'année.

Le projet conjoint CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » suit son cours également. Avec l'introduction de la lettre de voiture CIM/SMGS par la SNCF et le feu vert des RZD pour son extension dans neuf régions russes supplémentaires, il est désormais possible d'envisager une utilisation généralisée de ce document de l'Atlantique à l'Oural. Durant les mois qui viennent, ce projet se focalisera sur l'Asie centrale et l'utilisation de la langue chinoise (voir article en p. 5). En outre, il sera examiné dans quelle mesure un rapprochement des régimes de responsabilité des RU CIM et du SMGS par la voie contractuelle est envisageable.

Enfin, dans le domaine de l'infrastructure, des progrès importants sont à signaler. La Commission de révision de l'OTIF a décidé fin juin de procéder à une adaptation des RU CUI de manière à les rendre intégralement compatibles avec le droit communautaire (voir article en p. 2). Même si le CIT n'est pas parvenu à imposer ses vues, les entreprises ferroviaires peuvent se montrer satisfaites de la solution issue des négociations : l'uniformité et la sécurité juridiques en matière de responsabilité entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire semblent en grande partie garanties. Pour le CIT, l'essentiel était de lever tous les obstacles potentiels entre les RU CUI et le droit communautaire, de manière à permettre un retrait rapide des réserves émises par les Etats membres de l'UE.

Le premier semestre 2009 a donc vu plusieurs objectifs se concrétiser, mais le second nous réserve encore du pain sur la planche !

Nous vous souhaitons une très belle pause estivale !

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Révision des CUI	2
Entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique	2
Workshop « Nouveaux droits des voyageurs » du 30 juin 2009	3
Tarif Est-Ouest	4
Lettre de voiture unique CIM/SMGS de l'Atlantique à l'Oural : état des travaux	5
Séminaire CIT/OSCE/UNECE au Turkménistan sur les facilitations douanières et la collaboration entre les réseaux ferroviaires d'Asie centrale	6
e-RailFreight – Réunion des responsables de projet	7
Réunion de printemps du Groupe de travail CIM	8
Droit et pratique	8

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
8/10 sept.	Réunion commune du Groupe d'experts et du Groupe juridique CIM/SMGS	Oulan Bator
17/18 sept.	Groupe de travail CIV	Berne
24 sept.	Comité 3/2009	Berne
7 oct.	Réunion de la clarification des problèmes concernant les scellés	Berne
12/13 oct.	Groupe de travail CIV	Berne
21/22 oct.	Groupe de travail CIM	Berne
5 nov.	Assemblée générale	Berne
25 nov.	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berne
26 nov.	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne

Droit des transports et politique des transports

Révision des RU CUI

La 24^e session de la Commission de révision de l'OTIF a eu lieu à Berne du 23 au 25 juin 2009. A l'ordre du jour figurait la révision des Règles uniformes CUI, APTU et ATMF, dans le but d'aboutir à une compatibilité complète entre ces dernières et le droit communautaire élaboré depuis la neuvième révision de la COTIF.

Le contenu des appendices techniques APTU et ATMF relève de la compétence de l'UIC, tandis que les RU CUI (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire) sont du ressort du CIT. Le Secrétaire général du CIT a rédigé à cet effet une prise de position, que l'OTIF a transmise à ses Etats membres avant la session de la Commission de révision.

Position du CIT

Dans sa prise de position, le CIT relève que le texte proposé pour le nouvel article 5bis CUI constitue une « clause de déconnexion » qui introduit la primauté du droit communautaire sur celui des RU CUI et menace ainsi le cœur des RU CUI, à savoir un droit international uniforme en matière de responsabilité de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure tel qu'il découle des articles 8 et 9. Le CIT demeure de l'avis que les Règles uniformes CUI n'entrent pas en contradiction avec le droit communautaire si l'on en fait une interprétation raisonnable et a plaidé pour une suppression de l'article 5bis – du moins dans la mesure où les dispositions en matière de responsabilité des RU CUI sont concernées.

Délibérations de la Commission de révision

A l'issue de discussions approfondies, la Commission de révision a opté, en ce qui concerne l'article 5bis, pour une formulation distinguant les dispositions en matière de responsabilité

des RU CUI des autres dispositions. Grâce à cette adaptation, seul le droit communautaire pourra désormais primer sur la responsabilité telle que régie par les RU CUI, et non plus le droit national. Par ailleurs, les négociations ont révélé que la CE ne remettait pas en question le système de responsabilité des RU CUI en tant que tel, mais souhaitait avoir les mains libres en ce qui concerne le recours des EF dans le domaine des nouveaux droits des voyageurs [voir Règlement (CE) 1371/2007] ainsi que pour le système de rémunération lié à la qualité des services [« Performance Regime », Dir. 2001/14, (art. 11)].

Conformément à la décision de la Commission de révision, la marge de manœuvre souhaitée par la CE sera reflétée dans les « Remarques explicatives » de la version révisée des RU CUI. Ces observations seront soumises à l'Assemblée générale de l'OTIF les 9 et 10 septembre et feront à l'avenir office de « moyens complémentaires d'interprétation », au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

La voie est libre pour un retrait des réserves

En conclusion, le résultat obtenu constitue une solution satisfaisante pour les entreprises ferroviaires et semble garantir en grande partie, à l'avenir également, l'uniformité et la sécurité juridiques en matière de responsabilité réciproque entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires. Le CIT compte désormais sur une levée de tous les obstacles subsistant entre les RU CUI et le droit communautaire, de manière à permettre un retrait rapide des réserves émises par les Etats membres de l'UE.

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

Entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique

L'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique (Agreement on the Trans-Asian Railway Network) a été annoncée le 11 juin 2009 à Bangkok. Cet accord devait entrer en vigueur après sa huitième ratification, par la République populaire de Chine. Sept autres pays, la Fédération de Russie, la Mongolie, l'Inde, la Corée du Sud, le Tadjikistan, la Thaïlande et le Cambodge, l'avaient déjà ratifié auparavant.

Cet accord-cadre a été conclu au sein de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations Unies (CESAO – en anglais UNESCAP). Il vise principalement une amélioration des services ferroviaires internationaux pour l'infrastructure existante (114 000 km env.) dans les vingt-huit pays membres de la CESAO. Par ailleurs, le nouvel accord prévoit une coordination entre les entreprises ferroviaires de la région actives dans le transport international. Enfin, la création de corridors ferroviaires pour les transports de marchandises entre l'Asie et l'Europe constitue un autre objectif reconnu.

Selon des études récentes effectuées par la Banque mondiale, un investissement de 1 dollar seulement dans des moyens visant à faciliter les transports génère en retour un gain de plus de 1500 dollars dans le commerce international. Au vu de ces données, les corridors eurasiatiques prévus par l'accord-cadre constituent un nouveau jalon pour le développement de la communauté ferroviaire sur un plan global.

Avec le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », le CIT s'efforce de proposer, en étroite collaboration avec l'OSJD, l'OTIF ainsi que la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU – anglais UNECE), des règles uniformes pour ce type de transport. Un cadre juridique clair et uniforme, à large échelle également, constitue l'une des conditions essentielles au développement global du transport ferroviaire.

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

Trafic voyageurs

Workshop « Nouveaux droits des voyageurs » du 30 juin 2009

Plus d'une centaine de participants issus des entreprises membres du CIT, de l'UIC et de la CER ont pris part à ce Workshop en juin à Paris.

En ouverture, *Ákos Érsek (CER)* a présenté le contexte politique du Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)¹ et renseigné sur l'état des travaux menés en vue de son introduction. Le deuxième sondage de la CER laisse apparaître que la situation, à mi-2009, est loin d'être claire dans la plupart des Etats. Des disparités subsistent eu égard

- au contexte économique ;
- aux exemptions demandées par les EF [trafic grandes lignes et régional, transports urbains et périurbains au niveau national, ainsi que services de transport ferroviaire (p. ex. trains directs)] en provenance et en direction d'Etats non membres de l'UE ;
- à la position des Etats par rapport au PRR et aux exemptions accordées.



des passagers voyageant en bus³ et en bateau⁴. Il a souligné le fait que le PRR s'inscrivait parfaitement dans la volonté de l'UE d'élaborer une législation favorisant une meilleure protection des consommateurs, et ce dans le domaine des transports également.

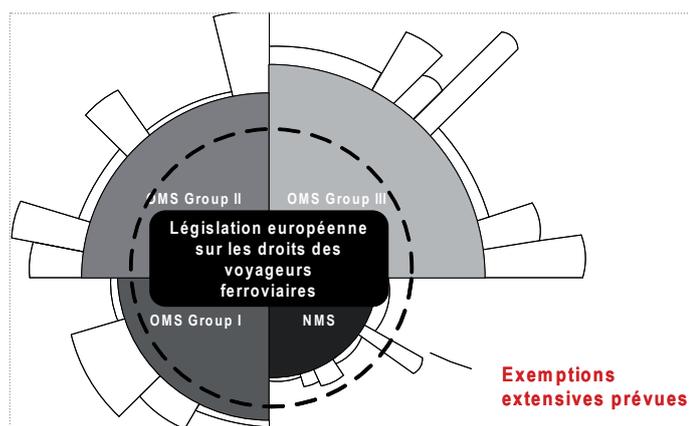
Efforts d'uniformisation

Enrico Trapazzo (Président de la Commission CIV du CIT) a évoqué la transposition du PRR et l'interface entre droit et pratique. Pour ce qui est de la relation EF – voyageurs, les nouvelles *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire de voyageurs (GCC-CIV/PRR)* du CIT permettront de faciliter cette mise en œuvre. En raison des risques de fragmentation du droit dans les Etats membres de l'UE, l'élaboration de ces conditions générales constituait un défi particulier :

- créer des conditions contractuelles standardisées, utiles dans une même mesure à tous les transporteurs, aussi bien dans les Etats membres que non membres de l'UE ;
- réunir dans ces conditions contractuelles les Règles uniformes CIV et le PRR en un seul texte ;
- concevoir les services de transport tant internationaux que nationaux sur la même base juridique.

Afin d'atteindre ces objectifs ambitieux, les rédacteurs de ces GCC-CIV/PRR ont été contraints de trouver, pour chaque point, le plus petit dénominateur commun permettant de remplir les exigences du PRR, tout en demeurant acceptable pour l'ensemble des EF.

Dans ce contexte, *Wolfgang Zoller* (vice-président du Forum Passagers de l'UIC) a exposé la latitude commerciale dont disposent les EF pour le transport ferroviaire des voyageurs dans un marché libéralisé. Celles-ci peuvent et devraient utiliser ces libertés en offrant – seules ou en concertation avec d'autres EF (dans le cadre d'entités d'offres, d'alliances, de communautés tarifaires, etc.) – des solutions avantageuses au moyen de *Conditions particulières de transport*.



OMS = anciens Etats membres de l'UE (UE-15)
 NMS = « nouveaux » Etats membres (Bulgarie, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie)

Une diversité inévitable

L'Allemagne se distingue par sa situation exceptionnelle, puisqu'aucune exemption n'a été accordée et du fait que le Règlement sera déjà introduit à fin juillet 2009 par le biais du droit national. Ailleurs, les EF d'Europe centrale et du sud ont déposé des demandes d'exemptions les plus larges possibles, alors que les entreprises d'Europe occidentale se sont généralement limitées à demander des exemptions pour le trafic régional et pour les transports urbains et périurbains.

Le représentant de la CER a également fait référence au Règlement sur les droits des passagers aériens², entré en vigueur en 2005, ainsi qu'aux propositions de règlement sur les droits

Communication et transparence en tant que facteurs clés

Le Président de la Commission CIV a souligné l'importance d'une bonne communication et d'un degré élevé de transparence. Il a appelé à l'élaboration de processus uniformes et à l'utilisation de bases de données communes (sites Internet et échange de données), afin de rendre aisément accessibles en ligne les conditions générales et particulières de transport des EF, assorties le cas échéant des exemptions correspondantes. En outre, les EF devraient publier sur leur site les coordonnées des services clientèle compétents pour les indemnités et pratiquer un échange régulier d'informations sur les meilleures pratiques (« best practice »).

Pour conclure, Enrico Trapazzo a indiqué que :

- le PRR changera radicalement le monde des transports ferroviaires et que les EF ont tout intérêt à « surfer sur la vague » et mettre à profit activement et intelligemment ces changements ;
- la standardisation juridique par le biais des nouvelles GCC-CIV/PRR représente un facteur-clé ;
- les GCC-CIV/PRR deviendront un standard déterminant si une majorité des transporteurs les appliquent ;
- une approche plus globale, une communication intégrée et des outils d'information communs sont nécessaires.

A la fin de la réunion, *Thomas Leimgruber* (Secrétaire général du CIT) a livré un aperçu des travaux déjà menés dans le cadre de la révision de l'*Accord concernant les rapports entre trans-*

porteurs dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs (AIV), qui régit les procédures internes aux entreprises ferroviaires. Ces travaux portent non seulement sur le réexamen des chapitres actuels, mais également sur les mesures organisationnelles et la répartition financière des indemnités et remboursements selon le PRR. Il convient de développer des procédures simples, dont les coûts demeurent raisonnables par rapport aux montants effectivement versés. Les remaniements de l'AIV devraient être approuvés le 3 décembre 2009 par la Commission CIV.

DB : un rôle de précurseur

Répartis en petits groupes de travail par langue, les participants ont approfondi au moyen de cas pratiques des questions spécifiques telles que le contrat de transport unique de bout en bout par rapport aux contrats séparés, le calcul des indemnités en cas de transports subséquents, la vente par le biais d'agences de voyages, etc. Les représentants de la DB sont déjà en mesure d'apporter une précieuse expérience, grâce à la législation allemande anticipant la PRR. *Oliver Hirschfeld* (conseiller juridique, DB) a ainsi offert un aperçu intéressant, soulignant le fait qu'en Allemagne, le voyageur qui manque la correspondance peut choisir librement, pour continuer son voyage, entre les transporteurs desservant la même ligne.

L'ensemble de la documentation relative à ce workshop est à la disposition des membres du CIT sur le site Internet du CIT, sous <http://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/prr-workshop.html>.

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



De gauche à droite: MM. À. Èrsek, CER; E. Trapazzo, Président de la Commission CIV; Th. Leimgruber, Secrétaire général du CIT; W. Zoller, DB AG.

- 1 Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- 2 Règlement (CE) n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens
- 3 Proposition de règlement concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs [COM(2008)/817 final]
- 4 Proposition de règlement concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs [COM(2008)/816 final]

Tarif Est-Ouest

Le *Tarif Est-Ouest* (TEO) permet de dépasser la fracture juridique entre les Etats COTIF/CIV et les Etats SMPS : il offre aux voyageurs des conditions de transport uniformes pour tout leur voyage entre ces Etats. Le TEO s'applique notamment aux liaisons directes entre Berlin, Varsovie, Minsk et Moscou, ou aux liaisons entre les capitales baltes et les grandes villes russes, biélorusses et ukrainiennes. Le Groupe de pilotage du TEO s'est réuni début juillet à Vilnius pour faire le bilan de l'année écoulée et décider d'éventuelles modifications pour l'horaire 2009-2010.

Le trafic est-ouest a connu un certain fléchissement en 2008. Cela est en partie dû à la crise économique mondiale mais également à l'augmentation des prix des visas pour l'UE, la Russie et le Bélarus. Les représentants des entreprises ferroviaires russes (RZD), ukrainiennes (UZ) et biélorusses

(BC) ont fait part des nouveautés introduites ces derniers mois en faveur de leurs voyageurs : vente de billets sur internet, rénovation des voitures voyageurs, accès facilité pour les PRM, etc. Les RZD mettent actuellement la priorité sur la construction de lignes à grande vitesse au départ de Moscou en direction de St-Petersburg, Samara, Helsinki ou encore Sotchi pour les Jeux Olympiques d'hiver en 2014. Les représentants des entreprises ferroviaires de l'UE ont, pour leur part, fait état des travaux de mise en œuvre du PRR.

Le PRR occupe non seulement les entreprises mais aussi les ministères qui doivent décider des exemptions. En soi le PRR pourrait s'appliquer à tous les services de transport jusqu'à la frontière de l'UE. Toutefois l'article 2 du PRR permet d'exempter les services de transport ferroviaires internationaux dont une partie importante est effectuée hors du territoire de l'UE. Ces exemptions doivent être accordées par (tous ?) les Etats

membres de l'UE concernés. Tous les trains directs entre l'UE et la Russie, l'Ukraine ou le Belarus sont donc potentiellement concernés. Une exemption signifierait que les droits des

voyageurs en cas de retard de même que les droits des PRM seraient quelque peu restreints. Il faut toutefois relever que le TEO garantit actuellement la plupart des droits fondamentaux du PRR. En effet, le TEO offre déjà une responsabilité uniforme pour les accidents dans tous les Etats COTIF/CIV et prévoit des compensations pour les retards dans ces mêmes Etats.

Le CIT a encouragé le Groupe de pilotage à intégrer les nouvelles GCC-CIV/PRR dans le TEO pour les transports effectués par les entreprises des Etats COTIF/CIV. Il a également présenté un cas pratique démontrant la complexité juridique à laquelle seront confrontées les entreprises à l'avenir. Des règles spécifiques seront donc à élaborer pendant l'été pour parer à tout problème éventuel.

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



Trafic marchandises

Lettre de voiture unique CIM/SMGS de l'Atlantique à l'Oural : état des travaux

Cette année, le Groupe de coordination et le Groupe de pilotage du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD se sont réunis les 7 et 8 juillet 2009 à Berne. Les deux groupes dressent un constat identique : la lettre de voiture CIM/SMGS est de plus en plus utilisée en trafic ferroviaire international de marchandises sur les quatre corridors transeuropéens.

Réunion des coordinateurs

Le feu vert des RZD pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS vers des destinations jusqu'à l'Oural est particulièrement réjouissant. Neuf filiales des RZD sont concernées. Grâce à cette décision, le document peut être utilisé à large échelle sur l'ensemble du territoire européen de la Fédération de Russie. Etant donné que SNCF Fret entend désormais aussi recourir à la lettre de voiture CIM/SMGS, son utilisation va se généraliser de l'Atlantique à l'Oural.

Le nouveau document de transport garantit rapidité et sécurité pour les grands transports réguliers par trains complets. Dans ce contexte, les relevés des wagons et des conteneurs CIM/SMGS s'avèrent très utiles. Dans le champ d'application du SMGS, les relevés des conteneurs CIM/SMGS sont même utilisés avec succès avec la lettre de voiture SMGS.

Depuis mi-2008, plus de 500 trains complets ont été acheminés de Mlada Boleslav (République tchèque) et de Velka Ida (République slovaque) vers Kaluga 1, au sud de Moscou, ainsi que dans la direction opposée. La durée des transports entre Boleslav et Kaluga 1, par exemple, s'est réduite sensiblement puisqu'elle n'est plus que de quatre jours, contre douze à l'origine. Depuis début 2009, environ 40 000 conteneurs de 20 pieds ont été acheminés sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS dans la direction ouest-est et quelque 20 000 autres l'ont été dans la direction opposée.

Dès le 25 juillet 2009 s'ajouteront également les transports au départ de Wolfsburg vers Kaluga 1. DB Schenker Automotive RailNet GmbH est responsable de l'organisation des transports jusqu'à Brest tandis que l'entreprise TransContainer se charge du parcours Brest - Kaluga 1, respectivement Brest - Perspektivnaya.

Les coordinateurs ont décidé de maintenir à l'avenir une politique de communication proactive concernant la lettre de voiture CIM/SMGS, d'autant plus que l'extension de son champ d'application jusqu'au Pacifique demeure l'objectif reconnu. Des lignes directrices concrètes seront élaborées lors de la prochaine réunion qui se tiendra début septembre 2009 à Oulan Bator.

Réunion du Groupe de pilotage

La réunion des coordinateurs a été suivie de la réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS, chargé d'approuver au niveau du projet les résultats des travaux du Groupe d'experts et du Groupe juridique CIM/SMGS.

Les travaux en lien avec la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ont été approuvés. Outre les spécifications fonctionnelles et juridiques, les spécifications techniques sont désormais disponibles au niveau du projet. Elles seront publiées séparément par le CIT et l'OSJD.



La réalisation de la première étape de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS (préannonce électronique des envois) s'achèvera fin 2010. La majeure partie des informations demandées par les autorités douanières figurant sur la lettre de voiture CIM/SMGS, cette mesure permet aux compagnies ferroviaires concernées de satisfaire aux nouvelles exigences douanières en matière de sécurité.

Eu égard à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les relations de trafic transcontinentales entre l'Europe et l'Asie jusqu'à la Chine, l'emploi de la langue chinoise a été réglementé dans le guide.

Enfin, le Groupe de pilotage a approuvé les règles élaborées par le Groupe juridique CIM/SMGS pour le paiement d'indemnités reconnues. Ces règles facilitent le travail des services après-vente grâce à l'introduction d'une procédure standardisée.

La seconde question importante traitée par le Groupe juridique concernait l'élaboration de règles de procédure pour les suppléments au guide. En effet, avec l'extension prochaine de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, une procédure stricte et bien rodée permettant de préparer et de publier les documents et instruments correspondants dans les différentes versions linguistiques constituera un facteur décisif.

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



Utilisation généralisée de la lettre de voiture CIM/SMGS jusqu'à l'Oural

Séminaire CIT/OSCE/UNECE au Turkménistan sur les facilitations douanières et la collaboration entre les réseaux ferroviaires d'Asie centrale

Le bureau régional de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) a organisé un séminaire de deux jours à Balkanabat (Nebit-dag) auquel une trentaine de représentants d'entreprises ferroviaires et des autorités douanières du Kazakhstan, de l'Ouzbékistan, du Kirghizstan et du Turkménistan ont pris part. Le CIT a assisté les organisateurs dans l'élaboration du contenu du programme, afin qu'un accent particulier soit mis sur la réalisation de l'interopérabilité juridique pour les transports ferroviaires internationaux de marchandises.

Les participants ont assisté à des exposés variés, suivis de discussions approfondies, à l'issue desquelles des lignes directrices à court et moyen terme ont pu être élaborées pour les futurs travaux du CIT.



Participants en discussion au sujet des avantages de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Les pays d'Asie centrale ne disposent pas d'accès à la mer. Les ports iraniens, turcs ou chinois les plus proches se trouvent à plus de 6000 km. Les transports internationaux de marchandises mettent environ une semaine pour atteindre ces ports et poursuivre leur trajet par voie maritime jusqu'au destinataire final. Une telle situation engendre des hausses des coûts de production supérieures à la moyenne.

A en juger par la nature des exportations des pays d'Asie centrale (matières premières, coton, aluminium, acier), les acquéreurs de ces marchandises se trouvent sur le marché mondial (et non régional). En organisant et réalisant des transports tests, l'on vise ainsi à éveiller l'intérêt pour une liaison ferroviaire directe avec ces régions intérieures. A cet égard, la rapidité du passage des frontières de chaque Etat joue un rôle prépondérant. Les organisateurs de cette réunion à Balkanabat ont le grand mérite d'avoir mis à disposition des représentant-e-s des réseaux ferroviaires une plateforme leur ayant permis de discuter avec les autorités douanières de thèmes d'intérêt général tels que les facilitations douanières.

Les participants à la réunion ont convenu de mettre à l'essai de manière intensive la lettre de voiture CIM/SMGS en tant que document intégré de douane et de transport pour l'exécution des transports tests. En outre, les représentant-e-s du Kazakhstan se sont déclarés prêts à encourager l'emploi de ce document de transport également dans le cadre du SPECA (Programme spé-



Un train marchandises en Turkménistan le 2 juillet 2009.

cial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale) pour les transports ferroviaires internationaux de marchandises en Asie centrale et à destination ou en provenance de la Chine. De son côté, l'ECO (Economic Cooperation Organization) a fait savoir que le train de conteneurs effectuant le trajet Istanbul – Urumqi (Chine) via Téhéran, Ashkabad et Almaty circulera sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS en tant que document de douane et de transport uniforme.

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



Réunion des responsables de projet

L'UIC/RAILDATA a achevé l'élaboration des spécifications techniques sur la base des spécifications fonctionnelles et juridiques rédigées par le CIT, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2009. Ces spécifications couvrent aussi bien la lettre de voiture électronique que la lettre wagon électronique.

Le système central conçu par RAILDATA, qui permet à toutes les entreprises ferroviaires qui le souhaitent d'échanger leurs messages EDI via une seule interface, est désormais prêt à être testé. Par là même, les associations ont terminé les travaux fondamentaux liés à la réalisation du projet. Toutes les conditions sont ainsi réunies pour l'introduction du système e-RailFreight.

Les spécifications techniques, qui comprennent le catalogue des données, le flux des messages et le catalogue des messages, portent uniquement sur l'échange de données entre les entreprises ferroviaires (EF). Les relations des EF avec la clientèle et les autorités douanières ainsi que leurs interfaces relèvent de leur propre compétence. Elles pourront consulter à cet

effet les tableaux figurant dans les spécifications fonctionnelles, qui contiennent le flux des messages, les messages à échanger, leur contenu ainsi que la réglementation de l'accès aux données.

Lors de la réunion des responsables de projet du 8 juillet 2009, tous les participants se sont prononcés en faveur de l'élaboration de spécifications techniques destinées aux relations entre les EF et la clientèle. L'UIC a chargé RAILDATA de concevoir ces spécifications. Dans un premier temps, RAILDATA établira une liste des messages à échanger qu'elle fera parvenir aux responsables de projet, afin que ceux-ci puissent y apporter des compléments ou des remarques. Ces spécifications techniques seront examinées lors de la prochaine réunion, qui aura lieu en octobre.

Ces spécifications techniques destinées aux relations avec la clientèle devraient être finalisées d'ici à la fin de l'année.

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

Réunion de printemps du Groupe de travail CIM

Le Groupe de travail CIM a tenu sa septième réunion les 17 et 18 juin 2009. Sa mission : préparer les bases de décision à l'intention de la Commission CIM pour le développement des produits marchandises du CIT.

Les thèmes suivants ont été traités :

- possibilité d'actionner le transporteur contractuel ;
- délimitation entre l'AIM et le CUU ;
- réexamen du fardeau de la preuve pour les dommages à la marchandise ;
- dispositions en matière de responsabilité pour les clients en tant que commissionnaires ;
- accord après-vente : élaboration éventuelle d'un contrat-type ;
- conditions particulières de transport pour le trafic combiné international ferroviaire ;
- wagons différés – utilisation d'une copie de la lettre de voiture en lieu et place de la feuille d'accompagnement.

Ces thèmes seront encore approfondis par certains membres du Groupe de travail, afin que d'éventuelles modifications des produits marchandises du CIT puissent être décidées lors de la prochaine réunion.

Le Groupe de travail CIM a également approuvé les modifications apportées au Guide lettre wagon (GLW-CUV) par les experts douaniers, les spécialistes en wagons et les représentants du CIT. Le problème réside dans le fait qu'il est souvent difficile dans la pratique de déterminer quels wagons sont soumis à des

formalités douanières. En effet, un wagon est considéré comme moyen de transport dans le cadre du Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU). Cependant, lorsqu'il est soumis à des formalités douanières, il doit être remis au transport comme marchandise, ce transport étant alors soumis aux Règles uniformes CIM. Dans ce contexte, la nouvelle formulation facilitera considérablement la prise de décision. Une entrée en vigueur rapide étant nécessaire, ces modifications ont été soumises par écrit à la Commission CIM, qui les a approuvées. Elles entreront donc en vigueur au 1^{er} octobre 2009.

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



MM. Henri Trolliet, Supplément du Secrétaire général du CIT et Guy Charrier, Président du Groupe de travail CIM.

Droit et pratique

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.

For exclusif dans les conditions générales considéré comme abusif

Un juge national a le pouvoir et même l'obligation de se prononcer d'office sur le caractère éventuellement abusif d'une clause contractuelle non négociée entre les parties au contrat. Il doit écarter l'application de toute clause abusive, sauf si le consommateur, après avoir été informé par le juge, renonce à faire valoir le caractère abusif et non contraignant de la clause en question. Telle est, en résumé, la décision de la Cour de Justice des Communautés européennes (CJCE), rendue le 4 juin dernier, dans une affaire opposant une retraitée hongroise à une compagnie de téléphonie mobile (aff. C-243/08).

Quels sont les critères permettant de déterminer si une clause contractuelle est abusive ? La Directive 93/13/CE¹ reste plutôt abstraite sur ce point, laissant une large marge de manœuvre au juge. Elle se réfère surtout aux notions de bonne foi et de déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties. Des exemples de clauses abusives sont listés, mais cette liste n'est pas exhaustive.

En l'occurrence, la compagnie de téléphonie mobile s'était réservé un for exclusif auprès de la juridiction de son siège en Hongrie. La CJCE a alors rappelé qu'elle avait déjà déclaré, dans une autre affaire en l'an 2000, comme étant abusive toute « clause ayant pour objet de conférer compétence, pour tous les litiges découlant du contrat, à la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le siège du professionnel ». Un for exclusif est abusif car il rend la comparution du consommateur plus difficile lorsque la juridiction choisie est éloignée de son domicile. Ce type de clause constitue donc une entrave inacceptable à l'exercice des droits du consommateur.

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

¹ Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs, JO L 95 du 21/04/1993, p. 29.

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
11/12 août	Groupe ad hoc du Groupe Commercial (CG) de l'UIC	Berne	Max Krieg
14 août	Container Train Launch Islamabad-Tehran-Istanbul	Islamabad	Erik Evtimov
3 septembre	EPR Legal Group	Rome	Isabelle Oberson
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
15 septembre	Freight Focus Group (FFG) de la CER	Bruxelles	Erik Evtimov
16 septembre	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
22/23 septembre	Groupe commercial (CG) et Groupe technique (TG) de l'UIC	-	Max Krieg
23 septembre	EPR Legal Group	Vienne	Isabelle Oberson
1/2 octobre	Conférence annuelle sur le droit européen de la consommation - ERA	Trier	Isabelle Oberson
6 octobre	Subset Project Manager e-RailFreight	Paris	Nathalie Greinus
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 11 ^{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
27/28 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