

Editorial

Ensemble harmonieux



Le présent numéro du CIT-Info réunit une série d'événements qui s'inscrivent – inopinément – dans une suite logique.

Voici quelques semaines, la Fédération de Russie a déposé sa demande d'adhésion à la COTIF, et par là même à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui a son

siège à Berne. Si tout se déroule normalement, cette adhésion prendra effet début 2010.

La dernière réunion du Groupe juridique et du Groupe d'experts CIM/SMGS s'est tenue dans la capitale mongole Oulan Bator, à l'invitation de la compagnie ferroviaire nationale. A cette occasion, celle-ci s'est accordée avec les Chemins de fer chinois (KZD) sur l'organisation de transports tests sur des relations de trafic au départ et à destination de la Chine ainsi que de la Mongolie.

Mi-août, un train test a effectué, avec le soutien juridique du CIT, la liaison Islamabad-Istanbul en 14 jours au lieu des 40 jusqu'alors nécessaires. Des transports réguliers sur cet axe sont prévus dès l'an prochain. Le tunnel sous le Bosphore, qui sera achevé en 2012, offrira une liaison directe entre l'Europe et l'Asie centrale.

Début septembre, l'Assemblée générale de l'OTIF a reconduit, pour un nouveau mandat de trois ans, son actuel Secrétaire général qui place un rapprochement des Règles uniformes CIM et du SMGS en point de mire de son programme.

Pour finir, le CIT a reçu la demande d'adhésion des Chemins de fer d'Azerbaïdjan (AZ), ceci avant même que ce pays ne rejoigne l'OTIF. Il semblerait que les réseaux (et leurs associations) souhaitent faire avancer l'interopérabilité juridique sans attendre que la machine gouvernementale et intergouvernementale ne se mette en marche.

Tous ces événements s'inscrivent en droite ligne des objectifs poursuivis. A l'heure actuelle, des têtes de pont voient le jour en différents endroits pour permettre la mise en œuvre résolue d'un projet commun : la levée des obstacles juridiques qui entravent le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie.

Pour le CIT, ce processus ne peut toutefois pas se traduire uniquement par des tentatives d'extension de la COTIF vers l'est. Il s'agit plutôt de tenir compte des différents systèmes juridiques et contextes économiques dans une mesure appropriée. Ce qui n'exclut pas d'envisager des standards plus élevés pour certaines régions. La tâche ne sera certes pas aisée, mais tout à fait réalisable d'un point de vue juridico-technique !

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

La Russie adhère à la COTIF	2
Assemblée générale de l'OTIF	2
Tribunal compétent en cas d'annulation de vol	3
Responsabilité pour tout le voyage : réponse de la Commission européenne	4
Droits des voyageurs : effervescence au sein des entreprises	4
Train test Islamabad-Istanbul	5
Derniers développements dans le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »	5
Utilisation de l'infrastructure : dossiers actuels	6
Droit et pratique	7
Pro domo	8
Journées bernoises	9

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
12/13 oct.	Groupe de travail CIV	Berne
21/22 oct.	Groupe de travail CIM	Berne
5 nov.	Assemblée générale du CIT	Berne
9/10 nov.	Groupe de travail CIV	Berne
19 nov.	Commission CUI	Berne
24 nov.	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berne
25 nov.	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berne
4/5 févr.	Journées bernoises	Berne
30 mars	Commission CIM	Berne

Droit des transports et politique des transports

La Russie adhère à la COTIF

Le 21 août 2009, la Fédération de Russie a déposé une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et, par là même, à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). L'adhésion sera effective début 2010 (la date exacte dépend des notifications du Secrétaire général de l'OTIF), sauf opposition formulée par cinq Etats membres.

Pour l'instant, l'adhésion se limite à l'application des RU CIM sur les lignes reliant le terminal de ferries de Baltiisk et celui d'Oust-Luga au réseau ferroviaire de la Fédération de Russie, c'est-à-dire sur quelques kilomètres seulement. Toutefois, il est prévu d'étendre progressivement le champ d'application des RU CIM au réseau ferroviaire des RZD.

L'application des RU CIM sur les lignes susmentionnées revêt d'autant plus d'importance que des flux massifs de marchandises transitent par les liaisons ferry-boat Sassnitz-Baltiisk-Oust-Luga, lesquelles renferment un potentiel de développement manifeste. Le changement d'écartement de 1435 mm à 1520 mm a lieu déjà sur territoire allemand, ce qui simplifie considérablement les transports et en raccourcit la durée.

L'adhésion de la Russie en tant que 44^{ème} Etat membre de l'OTIF prendra vraisemblablement effet au 1^{er} février 2010. D'ici là, les Chemins de fer russes (RZD) devraient être eux aussi membres du CIT, à en croire leur volonté de soumettre prochainement leur demande d'adhésion.

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



Assemblée générale de l'OTIF

Deux points à l'ordre du jour de la 9^{ème} Assemblée générale de l'OTIF, qui s'est tenue à Berne les 9 et 10 septembre 2009, intéressaient particulièrement le CIT : d'une part la révision des Règles uniformes CUI et, d'autre part, l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF.

Révision des RU CUI

Le traitement du premier point n'a nécessité que peu de temps. L'Assemblée générale était chargée de prendre acte des textes adoptés lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision de l'OTIF (Berne, 23 au 25 juin 2009), lesquels garantissent l'entière compatibilité entre la COTIF et le droit communautaire. Il s'agissait en outre d'approuver les « Remarques explicatives » de la version révisée des RU CUI.

Il ressort des « Remarques explicatives » que la Communauté européenne ne remet pas en question le régime de responsabilité des RU CUI en tant que tel, mais qu'elle souhaite avoir les mains libres en ce qui concerne le droit de recours des transporteurs dans le domaine des nouveaux droits des voyageurs [voir Règlement (CE) 1371/2007] ainsi que le système de rémunération lié à la qualité des services [« Performance Regime », (Dir. 2001/14, art. 11)]. Etant donné que ces remarques font office de « moyens complémentaires d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur les droits des traités, elles sont reconnues juridiquement en tant que tels.

Pour le CIT, tous les obstacles qui subsistaient entre les RU CUI et le droit communautaire semblent désormais levés, ce qui devrait permettre un retrait rapide des réserves émises par les Etats membres de l'UE.

Adhésion de la CE à la COTIF

Au terme de longues négociations, le Secrétaire général de l'OTIF et la Commission européenne sont parvenus à s'accorder sur le texte d'un accord d'adhésion de la CE à la COTIF. Cet accord renferme la clause de déconnexion suivante :

Article 2

Les Parties contractantes à la Convention qui sont membres de la Communauté européenne appliqueront, dans leurs relations mutuelles, les règles de la Communauté dans la mesure où il existe des règles de la Communauté régissant le sujet particulier concerné et applicables à ce cas spécifique, sans préjudice de l'objet et de la finalité de la Convention, mais aussi de sa pleine application à d'autres parties contractantes à la Convention.

Ce texte se démarque nettement des versions précédentes et tient compte de l'état des pourparlers, tels qu'ils ont été – ou sont encore – menés sur le thème de la clause de déconnexion dans d'autres forums internationaux (Conseil de l'Europe, Commission du Droit International de l'ONU).

Le SG CIT estime que la version proposée actuellement est satisfaisante. L'article 2 de l'accord d'adhésion ménage expressément le but et le contenu de la COTIF. En outre, les transports ferroviaires à destination ou en provenance des Etats non membres de l'UE demeurent exclusivement et entièrement régis par la COTIF.

Fait réjouissant, ces évolutions permettront de régler la situation de la Suisse ainsi que des membres de l'Espace économique européen (EEE), dont font partie la Norvège et le Lichtenstein, qui sont tenus d'appliquer le droit communautaire dans le

domaine ferroviaire en vertu des dispositions contenues dans les accords bilatéraux ou dans l'Accord EEE. Selon l'article 11 de l'accord d'adhésion, ces Etats bénéficieront désormais des mêmes privilèges que la CE elle-même.

Cet accord d'adhésion aurait pu être conclu lors de la 9^{ème} Assemblée générale, qui s'est tenue à Berne les 9 et 10 septembre 2009. Cependant, ce point de l'ordre du jour a été supprimé car le Conseil de l'Union européenne n'avait pas encore été en mesure d'examiner la convention. Une Assemblée générale extraordinaire sera donc convoquée pour traiter ce point en suspens.

Nomination du Secrétaire général

L'actuel Secrétaire général de l'OTIF, Monsieur Stefan Schimming, a été reconduit pour un nouveau mandat de trois ans. Le CIT lui adresse ses félicitations ainsi que ses meilleurs vœux et se réjouit de pouvoir compter encore à l'avenir sur sa précieuse collaboration.

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

Trafic voyageurs

Tribunal compétent en cas d'annulation de vol

Pluralité de fors selon les textes applicables

Un passager victime d'une annulation de vol peut faire valoir ses droits en justice, sur la base des Règlements CE 261/2004¹ et 44/2001², devant plusieurs tribunaux de l'UE, à savoir :

1. le tribunal du siège de la compagnie aérienne, de son administration centrale ou de son principal établissement,
2. le tribunal du lieu de départ de l'avion convenu dans le contrat de transport,
3. le tribunal du lieu d'arrivée de l'avion convenu dans le contrat de transport.

Cette décision de la Cour de Justice des Communautés européennes, rendue le 9 juillet dernier dans une affaire opposant un ressortissant allemand à Air Baltic (aff. C-204/08), est généreuse envers les consommateurs. Elle risque toutefois d'ouvrir la porte au forum shopping. En l'occurrence, le passager transporté de Munich à Vilnius par une compagnie aérienne lettone aura le choix entre trois fors possibles : Munich, Vilnius ou Riga.

Ces fors sont valables uniquement pour les droits découlant directement du Règlement CE 261/2004 (par exemple, les indemnités standardisées en cas d'annulation). Pour les droits découlant de la Convention de Montréal (par exemple, les dommages-intérêts en cas de retard ou d'annulation), d'autres fors sont prévus à l'article 33 de la Convention elle-même, à savoir :

1. le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu,
2. le tribunal du lieu de destination,
3. en cas de mort ou blessures, le tribunal de la résidence principale et permanente du passager au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien.

Impact sur le transport ferroviaire dans l'UE

La situation sera bientôt comparable dans le transport ferroviaire international avec l'entrée en vigueur du Règlement CE 1371/2007 (PRR), se superposant aux Règles uniformes CIV. Différents tribunaux seront donc compétents selon que le voyageur invoque des droits découlant des RU CIV ou des droits découlant du PRR³.

flight	origin	time	status	
BA6218	DURBAN	17:10	Indef. Delay	20:15
CE 723	CAPE TOWN	17:35	Delayed	17:56
IT 110	CAPE TOWN	17:35	Delayed	18:05
SA 362	CAPE TOWN	17:40	Delayed	18:40
UN 210	DURBAN	17:40	Delayed	18:26
SA1506	GEORGE	17:45	Delayed	18:16
BA6418	CAPE TOWN	18:00	Delayed	18:50
SA8846	NELSPRUIT - KRUGER	18:05	Delayed	18:30
SA1012	BLOEMFONTEIN	18:10	Delayed	18:43
CE 493	DURBAN	18:25	Expected	18:36
SA 354	CAPE TOWN	18:40	Expected	18:48
BA6220	DURBAN	18:40	Delayed	20:10
SA8798	MAFIKENG	18:45	Delayed	19:20
UN 902	GEORGE	18:45	Delayed	19:06
CE 729	CAPE TOWN	18:45	On-Time	18:50
BA 480	EAST LONDON	18:50	On-Time	18:50

Pour les droits découlant du PRR, le Règlement CE 44/2001 et la Convention de Lugano⁴ prévoient que le voyageur peut saisir le tribunal du « lieu où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ». Quel est ce lieu dans le cadre d'un transport ferroviaire international impliquant plusieurs transporteurs subséquents et/ou substitués ? La question reste ouverte malgré quelques indications utiles dans l'arrêt du 9 juillet.

Pour éviter le forum shopping, le SG CIT recommande l'utilisation des GCC-CIV/PRR qui limitent contractuellement les fors compétents aux seuls tribunaux du lieu où le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. Pour être applicables les GCC-CIV/PRR doivent toutefois être incorporées à chaque contrat individuel de transport, en respectant les exigences du droit national applicable aux conditions générales.

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

- 1 Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46, p. 1).
- 2 Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1).
- 3 Thèse également défendue par Kunz Wolfgang, *Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr*, TranspR 6-2009, p. 249.
- 4 Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, conclue à Lugano le 16 septembre 1988.

Responsabilité pour tout le voyage : réponse de la Commission européenne

Une parlementaire européenne néerlandaise, Corien Wortmann-Kool, a récemment posé une question à la Commission européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires et plus spécialement sur la responsabilité des transporteurs lors de voyages internationaux. Prenant l'exemple d'un voyage Amsterdam – Paris avec un changement à Bruxelles effectué sous couvert d'un seul titre de transport, elle a demandé quelle était le « champ d'application » de la responsabilité du transporteur, à savoir si celle-ci était limitée au parcours national ou s'étendait au train international. Dans les questions suivantes, elle a suggéré qu'il était difficile pour le voyageur d'avoir affaire à plusieurs transporteurs potentiellement responsables et que ceux-ci pouvaient facilement recourir entre eux sur la base de l'article 62 CIV.

La réponse de la Commission européenne¹ est positive pour les transporteurs en ce sens qu'elle décrit objectivement comment fonctionne le régime de responsabilité découlant des Règles uniformes CIV (articles 26, 32 et 38). La Commission ne s'in-

digne pas du fait que le voyageur ait différents interlocuteurs possibles en matière de responsabilité, répondant ainsi indirectement à la lettre des trois associations de consommateurs néerlandaises qui avaient alerté le Commissaire Tajani sur cette question en mars 2009.

Autre point positif, la Commission souligne qu'il n'est pas obligatoire pour les entreprises ferroviaires de vendre des billets directs (i.e. offrir un contrat de transport unique couvrant tout le voyage). La Commission renvoie toutefois au rapport qu'elle fera en 2012 sur la mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs (PRR), dans lequel elle pourrait proposer des mesures pour en améliorer l'efficacité.

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

¹ Réponse du 4 septembre 2009, E-3835/09
(<http://www.europarl.europa.eu/JP-WEB/home.jsp>)

Droits des voyageurs : effervescence au sein des entreprises

L'activité redouble d'intensité au sein des entreprises et des associations ferroviaires en vue de l'entrée en vigueur du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) dans 2 mois. Selon la dernière enquête de la CER, présentée lors du CER Passenger Working Group du 16 septembre, une large majorité des entreprises estiment qu'elles auront terminé la transposition du Règlement le 3 décembre 2009.

Exemptions au PRR

Il semble que les Etats ont pour la plupart clarifié leur position sur les exemptions qu'ils accorderont à certains services de transport ferroviaire intérieurs, mais les procédures législatives au sein des parlements nationaux ne sont pas pour autant toutes terminées. La Commission européenne a envoyé une lettre à tous les Etats membres à la mi-août pour connaître plus précisément ces exemptions, c'est-à-dire à quels services, pour quels articles du PRR et pour combien de temps ces exemptions seront accordées.

Comme le PRR ne fixe pas de date limite pour l'octroi des exemptions, il se peut que certains Etats en accordent même après le 3 décembre. L'on ne peut que regretter que cette insécurité juridique perdure au-delà même de cette date.

Conditions générales de transport

Le Workshop du 30 juin sur les nouveaux droits des voyageurs a révélé quelques petits problèmes dans le texte des *Conditions générales de transport* GCC-CIV/PRR tel qu'il a été adopté le 30 avril par la Commission CIV. C'est pourquoi le Groupe de travail CIV, réuni les 17 et 18 septembre, a décidé d'introduire quatre légères modifications dans le texte pour éviter toute confusion sur l'étendue des droits des voyageurs dans le futur. Ces modifications seront soumises à l'approbation de la Commission CIV par écrit fin septembre/début octobre, afin qu'elles soient applicables dès le 3 décembre.

Conditions particulières de transport

Le Groupe commercial de l'UIC a approuvé les 22-23 septembre les nouvelles *Conditions particulières de transport international* (SCIC), dont la structure commune fait l'objet de la fiche 106 révisée. Cette structure vaut aussi bien pour les titres de transport internationaux avec réservation intégrée que pour ceux sans réservation intégrée. Elle couvre également les conditions afférentes aux offres de type pass.

Compensations pour les retards

Le Groupe de travail CIV, en coopération avec le Groupe commercial de l'UIC, travaille actuellement à la révision de l'accord AIV, qui définit les relations entre transporteurs pour le traitement des réclamations des voyageurs en cas de retard. L'AIV maintiendra le principe actuel qui veut que ce soit l'entreprise émettrice du titre de transport qui traite la réclamation et verse la compensation. Toutefois ce principe sera assoupli pour les cas où l'entreprise émettrice n'est pas en même temps transporteur partie au contrat de transport. L'AIV laisse bien entendu toute latitude aux entreprises ferroviaires pour élaborer des solutions bi- ou multilatérales différentes, selon les besoins.

L'AIV sera rediscuté lors des prochaines réunions du Groupe de travail CIV les 12-13 octobre et les 9-10 novembre, avant son adoption par la Commission CIV le 3 décembre 2009.

Information des voyageurs

La Commission européenne lancera sa campagne de communication sur les droits des voyageurs ferroviaires par une manifestation publique pour marquer la date du 3 décembre. Elle prévoit également des campagnes différenciées au niveau national selon les exemptions qui auront été accordées par les Etats membres. Comme l'appel d'offres pour cette campagne a été lancé en septembre, il est probable que les 25 campagnes nationales débiteront vers février/mars 2010.

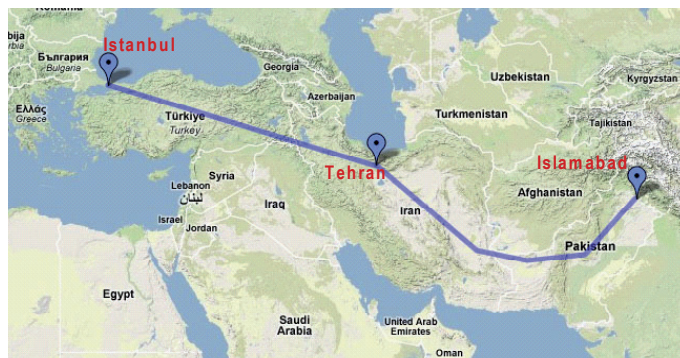
Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

Trafic marchandises

Train test Islamabad-Istanbul

Le 14 août 2009, le train test de 20 conteneurs a pris le départ d'Islamabad pour rejoindre la gare d'Istanbul-Haydarpaşa, via l'Iran. Cette liaison ferroviaire directe a été rendue possible grâce à la terminaison début juin 2009 du maillon manquant Kerman-Zahedan (voir CIT-Info 5/09, p. 6). Le 28 août 2009, le train est arrivé à destination après seulement 14 jours. Auparavant, il fallait plus de 40 jours pour parcourir les 6500 km de trajet. Mais l'objectif est plus ambitieux encore puisqu'il vise à réduire à 12 jours la durée du trajet entre Islamabad et Istanbul. Des transports réguliers sur ce tronçon sont prévus dès le début 2010.

Cette nouvelle liaison ferroviaire représente un grand projet de l'« Economic Cooperation Organisation » (ECO), dont le siège se trouve à Téhéran. Un autre membre de l'ECO, l'Afghanistan, souhaiterait aussi être relié aux corridors internationaux de transport de marchandises. Il existe d'ailleurs un projet de construire une ligne ferroviaire de 1250 km reliant Herat, à la frontière irano-afghane, et Mazar-e-Sharif dans l'est du pays. Le projet serait financé dans le cadre de l'ECO. Selon des échos de la presse, la République populaire de Chine manifesterait elle aussi un intérêt grandissant pour cette nouvelle ligne ferroviaire, laquelle permettrait d'acheminer des marchandises jusqu'à la mer d'Oman.



Une fois le tunnel de 13,6 km entre Haydarpaşa et Kazlıçeşme mis en service, l'axe Islamabad-Téhéran-Istanbul offrira également une liaison ferroviaire directe avec l'Europe pour les transports de marchandises. Le percement du tunnel de 1,4 km sous le Bosphore a eu lieu le 11 août, comme prévu. La mise en service de l'installation complète est planifiée quant à elle pour 2012.

Le CIT a apporté son soutien à ce transport test, dans le cadre duquel deux membres du CIT (TCDD et RAI) ont collaboré étroitement avec les chemins de fer pakistanais (PR) pour l'élaboration d'une documentation de transport utilisable de bout en bout. Lors d'une réunion à Ankara début juillet 2009, le feu vert a été donné à l'utilisation de la lettre de voiture CIM pour le parcours sur territoire pakistanais. En outre, les autorités douanières du Pakistan se sont montrées disposées à reconnaître la lettre de voiture CIM comme document douanier pour ce transport. L'interopérabilité juridique ainsi établie pour la totalité du transport a permis un déroulement rapide et sûr du transport, et notamment du transbordement des conteneurs à l'interface entre écartement large (1676 mm) et écartement normal (1435 mm) à Zahedan.

Le CIT félicite les réseaux TCDD, RAI et PR pour cette collaboration fructueuse.

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



L'interopérabilité juridique : une réalité entre Islamabad et Istanbul.

Derniers développements dans le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS ne cesse de gagner en importance pour les transports transcontinentaux entre l'Europe et l'Asie jusqu'à la Chine. Pour apporter un soutien à ce projet, la réunion commune du Groupe juridique et du Groupe d'experts CIM/SMGS a eu lieu du 8 au 10 septembre 2009 dans la capitale mongole Oulan Bator, à l'invitation des Chemins de fer mongols.

Le but principal de cette première réunion de travail organisée sur sol asiatique consistait à créer des conditions-cadre pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports avec la Mongolie et la Chine. Les responsables du projet, à savoir le CIT et l'OSJD, entendent ainsi concrétiser les lignes directrices qui prévoient, comme objectifs à court terme, l'intro-

duction de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports vers l'Asie centrale, la Mongolie et la Chine dans le cadre du programme de travail 2009-2010.

Dans cette optique et eu égard aux décisions de la Déclaration de Kaliningrad (v. CIT-Info 10/2008, p. 7), l'introduction du chinois dans le Guide lettre de voiture CIM/SMGS est prévue au 1^{er} janvier 2010.

Sur cette base, l'étude de relations de trafic appropriées pour l'organisation et la réalisation de transports tests en provenance et à destination de la République populaire de Chine sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS a été envisagée avec les représentants des Chemins de fer chinois (KZD).



Des représentants des entreprises de dix pays européens et asiatiques ont participé à la première réunion de travail CIM/SMGS sur sol asiatique (Oulan Bator, 8/10 septembre 2009).

A l'issue de négociations fructueuses avec les représentants du ministère mongol des transports et des Chemins de fer mongols, des transports pilotes ont été prévus avec le « Mongolian Vector », qui relie l'Europe à la Mongolie. Les RZD, en collaboration avec les Chemins de fer d'Oulan-Bator (UBZhD), permettront l'utilisation ponctuelle de la lettre de voiture CIM/SMGS pour ces transports sur le TransSib et d'autres parcours en Mongolie. Enfin, l'inscription de la Mongolie sur la liste des participants au SMGS figurant à l'annexe 1 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS a également été envisagée par les représentants du ministère des transports.

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

Utilisation de l'infrastructure

Utilisation de l'infrastructure : dossiers actuels

La Commission CUI s'est réunie le 8 septembre 2009 pour faire le point sur les 3 dossiers en cours dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure :

Entrée en vigueur des RU CUI révisées

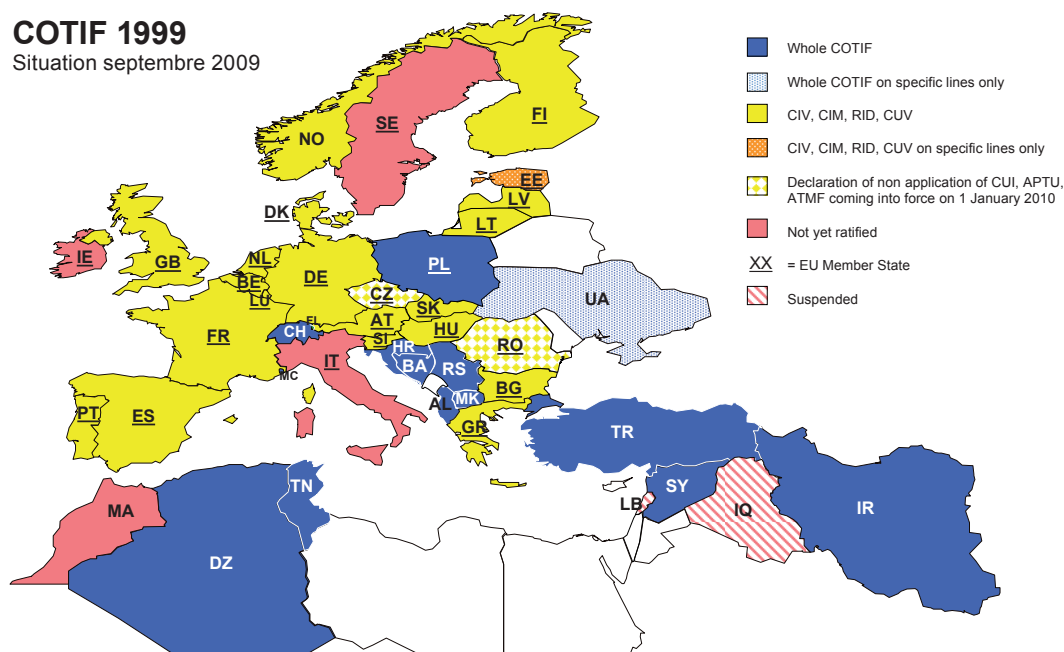
Le texte révisé des Règles uniformes CUI a été adopté, en juin 2009, en anglais par la Commission de révision de l'OTIF (voir également l'article publié en page 2 de ce CIT-Info). Il fait pour l'instant l'objet de vérifications terminologiques en français et en allemand. Dès la fin de ces travaux (probablement octobre 2009), l'OTIF enverra une notification aux 16 Etats membres de

l'OTIF qui n'ont pas émis de réserves à l'encontre des RU CUI. Ces Etats auront 4 mois pour accepter ou s'opposer aux modifications (jusqu'en mars/avril 2010). Si quatre objections parviennent à l'OTIF, la révision des RU CUI sera considérée comme rejetée. Si moins de quatre Etats émettent des objections, le texte révisé entrera en vigueur 12 mois après la date de notification par l'OTIF (octobre 2010 au plus tôt).

Les réserves émises à l'encontre des RU CUI par tous les Etats membres de l'Union européenne – sauf la Pologne – pourront être retirées dès l'adoption définitive du texte révisé des RU CUI.

COTIF 1999

Situation septembre 2009



Champ d'application de la COTIF : les choses devraient s'améliorer fin 2010.

European GTC of Use of Infrastructure

L'entrée en vigueur des RU CUI révisées vers la fin 2010 donnera une base juridique solide et uniforme à la relation contractuelle entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure dans toute l'Europe. En ce sens, elle offre de nouvelles perspectives dans le dossier des *European GTC of Use of Infrastructure*. Le CIT et RNE négocient ces conditions générales depuis quelques années déjà, mais deux points restent ouverts :

- la responsabilité pour les retards et perturbations
- les conséquences financières de l'annulation des sillons et de la restriction dans l'utilisation des sillons.

RNE a fait part de sa position au CIT à la mi-juin pour résoudre ces deux points. Les négociations devraient donc reprendre cet automne, compte tenu également du nouveau cadre législatif.

European Performance Regime

L'EPR est un projet commun de l'UIC et de RNE qui vise à améliorer les performances de l'infrastructure. Il est basé sur un système informatisé de codification des retards constatés sur le réseau et sur leur attribution soit aux transporteurs, soit aux gestionnaires d'infrastructure, soit à des causes externes. Ce projet soulève plusieurs questions juridiques, auxquelles le Groupe juridique EPR (composé des GI et EF impliqués dans le projet pilote, de RNE, de l'UIC et du CIT) tâche de répondre :

- 1) quel est le lien entre l'EPR et l'article 11 de la Directive 2001/14/CE ?
- 2) quel est le lien entre l'EPR et les régimes de performance nationaux ?



- 3) quel est le lien entre l'EPR et la responsabilité pour les retards ?
- 4) quel instrument juridique (contrat bi- ou multilatéral, document de référence du réseau) choisir pour mettre en œuvre l'EPR ?
- 5) quel doit être le champ d'application de l'EPR : obligatoire pour tous ou facultatif et limité à certains corridors ?

Les résultats de ces travaux seront pris en compte dans le « EPR Handbook » qui décrit le fonctionnement du système EPR. Le Groupe juridique EPR s'est déjà réuni 3 fois pour traiter de ces questions. Sur celle du lien entre EPR et responsabilité pour les retards, un consensus se dessine entre GI et EF : l'EPR ne peut ni remplacer ni exclure la responsabilité pour les retards.

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

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.

Les frais d'experts sont-ils des « autres sommes » au sens de l'article 30 § 4 CIM ?

La question porte sur la responsabilité du transporteur vis-à-vis des clients en ce qui concerne les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue. L'article 30 § 4 s'applique par analogie au cas d'avarie de la marchandise prévue à l'article 32 § 4 CIM.

L'indemnité versée pour la marchandise perdue se compose de deux parties :

- 1) L'article 30 § 1 CIM prévoit tout d'abord une indemnité calculée d'après le cours de la bourse, à défaut d'après le prix du marché, et à titre subsidiaire d'après la valeur usuelle de la marchandise perdue sur le lieu de sa prise en charge.
- 2) L'article 30 § 4 CIM constitue la seconde partie du montant total de l'indemnité et concerne le prix du transport, les droits de douane ainsi que les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue. Par « autres » frais, il faut entendre les frais d'escorte de l'envoi, de remise en état de l'emballage (mais pas les frais

d'emballage de la marchandise, lesquels sont compris dans la valeur de la marchandise) ainsi que les frais d'examen du contenu de l'envoi par un tribunal ou un expert.¹

Au sens des articles 30 § 4 et 32 § 4 CIM, les frais d'experts sont donc considérés comme des autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue ou avariée. Les honoraires d'experts et les autres frais engagés pour l'évaluation du dommage, ainsi que les frais de procès et les honoraires d'avocat sont répartis entre les transporteurs intéressés conformément au point 3.3.6 AIM. Ils font partie intégrante des indemnités à verser au client en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.

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

¹ Voir Nánassy, *Das internationale Eisenbahnrecht*, Vienne 1956, p. 607 in fine avec référence à d'autres auteurs.

Pro domo

Le Comité prépare l'Assemblée générale 2009

Le Comité du CIT a tenu sa 3^{ème} réunion annuelle à Berne le 24 septembre 2009. La préparation de l'Assemblée générale du 5 novembre constituait l'une des dominantes de la réunion. Les projets du programme de travail 2010, du budget 2010 et de l'ordre du jour de l'Assemblée générale ont été adoptés.

Dans le domaine financier, il a également adopté une modification des Statuts et du Règlement financier du CIT à l'intention de l'Assemblée générale visant à percevoir à l'avenir les contributions du CIT en deux termes, le 1^{er} février et le 1^{er} juillet 2009, au lieu de quatre termes échus au début de chaque trimestre comme aujourd'hui. Cette solution permettra de réduire les prestations administratives inhérentes à la perception des contributions des membres du CIT. Dans le prolongement des mesures décidées lors de sa dernière réunion visant à réduire certaines activités sans remettre en question l'objet de l'association et le cœur de ses activités, le Comité a engagé une réflexion sur l'opportunité de réexaminer le système des contributions, en particulier dans le but d'équilibrer les parts des frais du CIT imputables au trafic voyageurs et au trafic marchandises. Ces réflexions seront poursuivies lors de la prochaine réunion.

Lors de sa prochaine réunion, le Comité poursuivra également ses réflexions sur la nécessité de préciser le point 2.4 des Statuts du CIT en rapport avec le caractère contraignant des décisions de l'Association, ainsi que sur la question de l'adhésion d'entreprises au CIT alors même qu'elles n'effectuent pas (encore) des transports internationaux ferroviaires.

Enfin, le Comité a pris acte avec satisfaction de l'état d'avancement des travaux relatifs au développement des produits voyageurs et marchandises du CIT en cours au sein des Groupes de travail et des Commissions CIV, CIM et CUI. Dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », il a constaté que l'utilisation croissante de la lettre de voiture CIM/SMGS et les mesures envisagées en prévision de l'extension de son utilisation en 2010 dans des trafics avec la Mongolie et la Chine sont très réjouissantes.

Conformément à la décision prise lors de sa dernière réunion, le Comité tiendra dorénavant deux réunions annuelles.

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



Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
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
14 octobre	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
15 octobre	Groupe de travail Douanes de la CER	Bruxelles	Nathalie Greinus
16 octobre	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisateurs des wagons »	Paris	Erik Evtimov
21/22 octobre	Groupe de travail Maintenance Passenger de l'UIC	Paris	Max Krieg
22 octobre	EPR Legal Group	Paris	Isabelle Oberson
22/23 octobre	UIC/FIATA Market Place Seminar	Istanbul	Erik Evtimov
27/28 octobre	Séminaire « Use of Freight Wagons » de l'UIC	Soči	Erik Evtimov
28/29 octobre	Groupe d'experts « Transport de marchandises dangereuses » de l'UIC	Clervaux (LU)	Max Krieg
3 novembre	Comité de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
4 novembre	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
16-20 novembre	Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses	Sofia	Max Krieg
18/19 novembre	UNECE Working Group Party on Rail Transport (SC2)	Genève	Erik Evtimov
19 novembre	Conférence CFF : « Eisenbahnregulation in Europa und der Schweiz »	Berne	Thomas Leimgruber
25 novembre	Groupe de synthèse marchandises dangereuses de l'UIC	Paris	Max Krieg
1 ^{er} décembre	Assemblée générale de la CER	-	Thomas Leimgruber
2 décembre	Assemblée de la région Europe de l'UIC	-	Thomas Leimgruber
8/9 décembre	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Ljubljana	Nathalie Greinus

Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire

Berne, 4 et 5 février 2010



L'édition 2010 portera principalement sur la protection des consommateurs et l'application du principe de subsidiarité dans le droit du transport, sur le contrat d'utilisation de l'infrastructure ainsi que sur la résolution des litiges relevant du droit du transport.

Les deux modules ci-après traiteront des thèmes suivants :

Trafic voyageurs :

- Le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)
- Les nouvelles Conditions générales de transport CIV/PRR
- Le titre de transport électronique

Trafic marchandises :

- La lettre de voiture électronique
- L'interopérabilité juridique dans le fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie
- Le droit des wagons et le droit de la responsabilité civile

Des études de cas portant sur la responsabilité du transporteur vis-à-vis du client et sur le recours contre le gestionnaire d'infrastructure permettront d'établir un lien entre la théorie et la pratique sur la base d'exemples concrets. Les participants pourront ainsi évaluer correctement les risques en matière de responsabilité et prendre les dispositions adéquates.

Les Journées bernoises mettent à disposition les informations et les connaissances professionnelles les plus récentes dans le domaine du droit du transport ferroviaire. Elles favorisent également l'échange d'opinions et d'expériences entre experts internationaux.

De plus amples renseignements et la documentation peuvent être obtenus auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne (tél. +41 (0)31 350 01 90).

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

Le flyer et la fiche d'inscription peuvent également être téléchargés depuis notre site http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Berner_Tage_2010.pdf

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