

Editorial

3 décembre 2009

Pour le CIT, ce jour est à marquer d'une pierre blanche.



Le 3 décembre 2009 entrera en vigueur le Règlement de la Communauté européenne sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Règlement CE n° 1371/2007). Cette législation introduit des innovations conséquentes, notamment des dispositions contraignantes en cas de retards et d'annulations, ainsi que des règles uniformes en matière de responsabilité pour mort ou blessures de voyageurs.

Le 3 décembre 2009 également, les membres du CIT commenceront d'appliquer les nouvelles *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire de voyageurs (GCC-CIV/PRR)*. Ces dernières réunissent le Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et les Règles uniformes CIV en une base contractuelle uniforme et traitent les points non réglés par une disposition légale ou laissés à la liberté contractuelle des parties.

Ce même jour, la Commission CIV du CIT adoptera l'*Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV)*. Cet accord assure la mise en œuvre, au niveau des entreprises ferroviaires, du Règlement, en particulier la répartition des compensations et des indemnités entre les différentes entreprises.

Enfin, le 3 décembre 2009, la Commission européenne, accompagnée de représentants des associations ferroviaires et de la clientèle, organisera une conférence de presse afin d'informer le public sur les nouveaux droits des voyageurs. L'UE prouvera ainsi que la protection des consommateurs s'étend désormais au trafic ferroviaire, tandis que les représentants du rail auront l'opportunité d'annoncer qu'ils relèveront ce défi.

Par conséquent, le 3 décembre 2009 constitue une date-clé : il marque à la fois la fin de plusieurs mois de travail et le début d'une nouvelle ère. Le CIT a certes préparé ses membres le mieux possible, mais il est conscient du fait que bon nombre de problèmes n'ont été identifiés que partiellement ou vont encore surgir, et que des retouches seront donc assurément nécessaires.

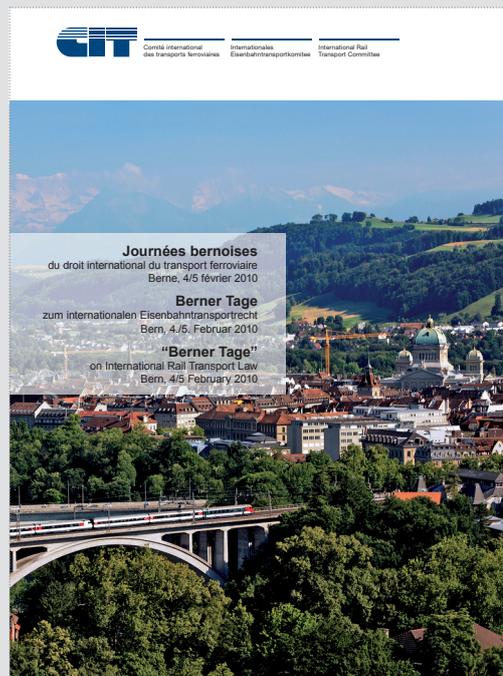
Au terme de cette année bien remplie, le CIT remercie toutes celles et tous ceux qui ont contribué au succès de ses différents travaux et projets. Nous nous réjouissons de poursuivre cette excellente collaboration et vous souhaitons de joyeuses fêtes ainsi qu'une bonne et heureuse année 2010.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Mieux légiférer dans l'UE	2
Entrée en vigueur du PRR	2
XVIII ^{ème} session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens	4
L'UNECE et la CEMN soutiennent les projets sur les corridors eurasiatiques et la mer Noire	4
Séminaire UIC/RZD « Utilisation des wagons en trafic international ferroviaire »	5
Le Forum Fret de l'UIC met au point son programme d'activités pour 2010	5
Groupe de travail CIM	7
Probable entrée en vigueur des nouvelles RU CUI au 1 ^{er} décembre 2010	7
Pro domo	8

Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire Berne, 4 et 5 février 2010



Pour de plus amples renseignements voir page 9 et sous:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Berner_Tage_2010.pdf

Droit des transports et politique des transports

Mieux légiférer dans l'UE

Le 11 novembre 2009, la CER, en collaboration avec la Présidence suédoise de l'UE, a organisé une réunion intitulée «From Brussels with law» – que l'on pourrait librement traduire en français (en pensant au célèbre film de James Bond) par « Bons baisers législatifs de Bruxelles ».

L'actualité et la pertinence de ce thème ont incité le Président du CIT, Rainer Freise, et le Secrétaire général, Thomas Leimgruber, à participer personnellement à cette réunion.

Un problème se pose de manière récurrente pour le monde ferroviaire : celui-ci est fréquemment confronté à des actes juridiques sur lesquels il n'a pas été consulté, ou alors trop tard, ou en partie seulement. Conséquence directe, les directives et règlements édictés s'avèrent ensuite souvent peu en phase avec la pratique et laissent à désirer au niveau de la qualité juridique.

Dirk Sterckx, membre du Parlement européen, a retracé la genèse du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Il a notamment souligné le fait que le Parlement avait refusé la première version et modifié radicalement la deuxième. Sa présentation a clairement illustré

les points faibles des processus législatifs au sein de l'UE. Le Président du CIT, lui non plus, n'a pas hésité à qualifier de mauvais exemple la procédure d'élaboration du PRR.

Lors de cette réunion, la Commission européenne a clairement démontré qu'elle avait perçu le problème. Marianne Klingbeil, directrice au Secrétariat général de la Commission européenne, actuellement en charge du projet « Better Regulation », a informé en détails des mesures qui ont été introduites.

Le Directeur de la CER, Johannes Ludewig, a salué certaines améliorations tangibles, tout en relevant un manque récurrent de transparence dans les processus, et surtout de dialogue avec les parties prenantes. Ainsi, le « Recast », le projet de refonte du premier Paquet ferroviaire, donne lieu à de sérieuses craintes à cet égard et demeure pour l'instant un fantôme pour les chemins de fer.

Cette réunion s'est déroulée dans un climat ouvert et constructif. Tous les espoirs sont donc permis pour que l'initiative « Mieux légiférer » de l'UE ne demeure pas uniquement au stade des bonnes intentions.

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

Trafic voyageurs

Entrée en vigueur du PRR

Contexte général et essentiel du contenu

Le *Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) a été adopté par le Parlement européen et le Conseil le 23 octobre 2007, dans le cadre du 3^{ème} Paquet ferroviaire, avec pour objectif de renforcer les droits des voyageurs ferroviaires, d'améliorer la qualité des services ferroviaires et d'augmenter la part du rail dans le trafic global des passagers. Il entre en vigueur le 3 décembre prochain.

Le PRR s'articule principalement autour de la responsabilité pour les perturbations de l'exploitation: en cas de retard, le prix du transport doit être remboursé dans les proportions suivantes: 25 % pour un retard de soixante minutes ou plus, 50 % pour un retard de 120 minutes ou plus. En outre, les entreprises ont l'obligation de fournir une assistance sur place et d'apporter une aide spécifique aux personnes handicapées. Enfin, sur le plan pratique, elles sont tenues de fournir une information complète quant aux offres, au prix, à l'itinéraire le plus avantageux, au développement de la qualité, etc.

La nouvelle réglementation en cas de mort ou de blessures de voyageurs, dont la portée reste difficile à appréhender, revêt une importance prépondérante. A l'avenir, même en trafic national, ces cas de responsabilité seront sujets au droit international et donc aux RU CIV ; la marge de manœuvre accordée au droit national se limitera exclusivement aux dispositions plus favorables pour les voyageurs. Par conséquent, cela signifie que le transport ferroviaire de voyageurs sur l'ensemble du territoire européen sera soumis à des règles en grande partie uniformes

en termes de fondements et de motifs d'exonération de la responsabilité, ce qui favorisera l'émergence d'une jurisprudence uniforme sur la base des décisions rendues par la Cour de justice des Communautés européennes (JCE).

Champ d'application du PRR : exemptions accordées par les Etats membres

Le PRR crée un nouveau cadre légal pour les transports ferroviaires *internationaux* et *nationaux* sur le territoire de la Communauté européenne. Il se superpose ainsi aux conventions internationales en vigueur (COTIF/CIV et SMPS) et au droit national de chaque Etat membre de l'UE. La situation juridique sera relativement complexe du fait de la variété des exemptions qui ont été ou seront accordées par les Etats membres. En plus d'avoir un champ d'application géographique variable, les législations n'ont pas toutes le même champ d'application matériel (c'est-à-dire le même objet) : les conventions internationales régissent les « contrats » de transport, tandis que le PRR régit plutôt les « services » de transport, ce qui ne se recoupe pas dans tous les cas.

Le champ d'application du PRR a fait l'objet d'âpres négociations entre le Parlement européen et le Conseil en 2007. Le résultat, dans l'article 2 du PRR, peut être résumé comme suit :

- les voyages et les services *internationaux* sur le territoire de la Communauté européenne sont régis par le PRR ;
- les voyages et les services *nationaux, régionaux, suburbains et urbains* sur le territoire des Etats membres de l'UE sont au minimum couverts par les articles 9, 11, 12, 19, 20 § 1 et 26 PRR ; en ce qui concerne les autres articles du PRR,

les Etats membres de l'UE peuvent accorder des exemptions aux services *nationaux* pour un temps limité (max. 15 ans) et aux services *régionaux, suburbains et urbains* pour un temps illimité ;

- les voyages et les services *internationaux entre la Communauté européenne et les Etats non membres de l'UE* sont au minimum couverts par les articles 9, 11, 12, 19, 20 § 1 et 26 PRR sur le territoire de la Communauté ; en ce qui concerne les autres articles du PRR, les Etats membres de l'UE peuvent accorder des exemptions lorsqu'une part importante du service est effectuée hors du territoire de la Communauté.

GCC-CIV/PRR : standardisation du contrat de transport des voyageurs

Le CIT a élaboré un document contractuel qui fait le lien entre les trois niveaux de législation (international, communautaire et national) : il s'agit des « Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs » (GCC-CIV/PRR). Ces GCC-CIV/PRR sont à la disposition de tous les membres du CIT qui effectuent des transports ferroviaires (qui peuvent inclure des parcours sur route, sur voie de navigation intérieure ou sur mer). Elles ont une vocation réellement globale en ce sens qu'elles peuvent être utilisées :

- pour le trafic international et national dans tous les Etats membres de l'OTIF
- pour les services exemptés et non exemptés du PRR dans les Etats membres de l'UE
- par tous les membres du CIT, dans l'UE ou hors de l'UE

Afin d'améliorer la transparence et la sécurité juridique, le CIT publie sur son site internet la liste des entreprises qui ont décidé d'appliquer les GCC-CIV/PRR comme base pour tous leurs contrats de transport ou seulement pour certains contrats.



© DB AG/Siegfried Fock

Le 3 décembre 2009 débutera une nouvelle ère pour le transport ferroviaire des voyageurs.

Les GCC-CIV/PRR représentent le « dénominateur commun » à toutes les entreprises membres du CIT et peuvent dès lors être considérées comme l'outil de base sur lequel les entreprises peuvent élaborer leurs propres conditions générales (dénommées « conditions particulières de transport » dans la logique des GCC). Ainsi, chaque transporteur est invité à élaborer ses *conditions particulières de transport* pour ses propres besoins, à savoir pour des liaisons, des catégories de trains ou des offres spécifiques. Il existe en outre une charpente de *conditions particulières de transport internationales* pouvant être appliquée aux différents types de titres de transport internationaux (avec ou sans réservation intégrée) et aux rail pass.

AIV : standardisation des relations entre transporteurs pour le traitement des réclamations des voyageurs et des demandes de remboursement

Le CIT est en train de réviser l'*Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs* (AIV) afin de l'adapter aux nouvelles règles introduites par le PRR. Cet Accord a pour but d'organiser le traitement des requêtes des voyageurs lorsque plusieurs transporteurs sont impliqués dans une réclamation ou une demande de remboursement. Le CIT publiera, à l'intention de ses membres exclusivement, la liste des entreprises appliquant l'AIV. Ces documents seront téléchargés sur le site internet le 3 décembre 2009 après approbation par la Commission CIV du CIT.

Séminaires et ateliers consacrés au PRR

Les prochaines *Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire* (organisées par le CIT à Berne les 4 et 5 février 2010) consacreront une demi-journée aux nouvelles règles du PRR en matière de responsabilité civile et à l'analyse d'un cas pratique lié à cette problématique. Cette conférence est ouverte à tous les intéressés.

Le CIT et l'UIC organiseront en outre un workshop le 4 mai 2010 pour recueillir et comparer les expériences faites par les entreprises avec le PRR. Ce sera l'occasion de faire un premier bilan des documents élaborés par le CIT et l'UIC.

Informations disponibles sur le site internet du CIT

Vous trouvez sous la rubrique « transport voyageurs » tous les documents utiles relatifs au transport ferroviaire international des voyageurs :

- 1) la législation applicable au niveau international et européen
- 2) des cartes ou tableaux montrant le champ d'application de ces différentes législations
- 3) les documents élaborés par le CIT pour faciliter le transport ferroviaire international :
 - a. les conditions générales de transport
 - b. les guides pour la production et l'utilisation des titres de transport internationaux, réservés aux membres du CIT
 - c. différents accords et un glossaire, réservés aux membres du CIT

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

Trafic marchandises



XVIII^{ème} session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens

La session plénière 2009 du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) s'est tenue les 28/29 septembre à Munich à l'invitation de DB Mobility Networks Logistics. Le CCTT est une organisation non gouvernementale dont le but est de garantir le bon déroulement du transport ferroviaire de marchandises sur une infrastructure ferroviaire de plus de 10'000 km entre le Pacifique et les pays baltes. Le Conseil de coordination a été fondé le 21 février 1997 à Saint-Gall (Suisse) et compte plus de cent membres provenant de 23 pays. La Deutsche Bahn (DB AG) figure au nombre des membres fondateurs. Le Conseil de coordination entretient également des liens de coopération étroits et ciblés avec des organisations ferroviaires internationales, parmi lesquelles le CIT.

L'objectif de ces prochaines années consiste à réduire considérablement la durée du trajet des trains de conteneurs circulant sur le TransSibérien (TSR), tout comme celle des formalités administratives. Monsieur Boris Lapidus, Vice-président des RZD et responsable de la planification stratégique et du déroulement opérationnel, a renseigné sur le projet « TransSib en sept jours », lequel vise à acheminer, sur une base régulière, des

trains de conteneurs entre les ports de Nachodka-Vostochny, en Extrême-Orient, et la frontière occidentale de la Fédération de Russie, ceci dans le respect d'une durée de transport déterminée et à des tarifs fixes et connus à l'avance.

Le projet stratégique « TransSib en sept jours » a été lancé notamment en vue d'enrayer le fléchissement constaté dans le transport ferroviaire de marchandises sur le TSR. Au premier semestre 2009 en effet, les RZD ont enregistré une baisse des volumes de transport de l'ordre de 54% par rapport à 2008. Outre l'infrastructure, l'optimisation des processus d'exploitation joue également un rôle majeur dans la réussite de ce projet.

Le CIT œuvre, en collaboration avec l'OSJD, à la modernisation des documents de transport ferroviaire, en particulier à leur informatisation. L'échange électronique de données contribuera de manière décisive à réduire la durée des transports tout en augmentant la sécurité des données.

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

Site : <http://www.transsibcouncil.com/en/index.html>

L'UNECE et la CEMN soutiennent les projets sur les corridors eurasiatiques et la mer Noire

La réunion du Groupe d'experts pour le développement des corridors terrestres eurasiatiques de l'UNECE s'est tenue du 11 au 13 novembre 2009 à Istanbul à l'invitation de l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (CEMN) et du ministère turc des transports. La CEMN ne se contente pas de réunir les Etats qui bordent la mer Noire, elle soutient également d'importants projets en matière de transport dans les Balkans et le Caucase¹.

Les représentants de vingt Etats de la région eurasiatique, sept organisations gouvernementales et huit associations ont participé à la réunion. Cette année, une attention particulière a été vouée à l'organisation et au déroulement des transports de marchandises sur les corridors terrestres eurasiatiques au sud de l'Europe et de l'Asie.

La planification, l'organisation et la réalisation des transports pilotes sur certains corridors eurasiatiques ont largement prouvé leur succès, confirmant la praticabilité ainsi que les avantages du rail pour les longues distances (plus de 6000 km) et pour les transports réguliers entre les pays et régions sans accès à la mer. Deux liaisons occupent une place prépondérante pour les trains de conteneurs : Istanbul-Téhéran-Almaty-Urumqui et Islamabad-Téhéran-Istanbul (voir CIT-Info 7/2009, p. 5).

La liaison entre les ports de la mer Noire et le réseau ferroviaire des Etats membres de la CEMN constitue un deuxième projet d'envergure. Le train de conteneurs « Viking » est un formidable exemple du succès du raccordement entre les ports de la mer Baltique et de la mer Noire. Il s'agit d'une liaison hebdomadaire entre Klaipeda, sur la mer Baltique, et Ilichevsk, sur la mer Noire. Les Chemins de fer lituaniens (LG), biélorusses (BC) et ukrainiens (UZ) collaborent étroitement afin de garantir le bon déroulement du transport ferroviaire international de marchandises. Une autre liaison par conteneurs qui rencontre un franc succès a été évoquée lors de la réunion. Il s'agit du train « Zubr », lequel circule entre les ports de Tallinn et d'Ilichevsk,



de même qu'en direction de l'Asie centrale. Ici, la collaboration s'opère entre les Chemins de fer estoniens (EVR), lettons (LDZ), russes (RZD), biélorusses (BC) et ukrainiens (UZ). Ces deux produits ferroviaires sont proposés également dans le cadre du transport de marchandises en provenance de la Scandinavie, notamment depuis la Finlande et la Suède, et comportent nouvellement aussi des transports ferroviaires de marchandises de bout en bout en Europe de l'Est, entre le nord et le sud – comparables aux expériences positives enregistrées dans le trafic nord-sud en Europe de l'Ouest (p. ex. Rotterdam-Gênes).

L'extension de ces liaisons terrestres aux liaisons ferry-boat entre les ports ukrainiens, russes, bulgares et turcs situés sur la mer Noire est en cours de discussion. Ce projet s'inscrit dans le cadre des lignes directrices de la Déclaration de Kaliningrad et sera poursuivi au sein des Groupes de travail « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD (voir CIT/Info 10/2008, p. 6-7). Le rapport complet de la réunion et la présentation du coordinateur du projet mené conjointement par le CIT et l'OSJD peuvent être téléchargés sur http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge2_03.html.

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

¹ Informations complémentaires sur les activités de la CEMN en matière de transport sur :

<http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/Information.aspx>.

Séminaire UIC/RZD « Utilisation des wagons en trafic international ferroviaire »

Un séminaire international de deux jours consacré à la gestion des wagons s'est tenu fin octobre à Sochi à l'invitation des Chemins de fer russes (RZD). Plus de quarante représentants des réseaux provenant de dix Etats européens et asiatiques y ont pris part. L'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que le CIT ont collaboré à sa mise sur pied. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) a également participé à ce séminaire, dirigé de main de maître par la cheffe suppléante du Département des affaires internationales des RZD, Madame Liudmila Renne.

Avec l'internationalisation croissante du transport ferroviaire des marchandises, la gestion efficace des wagons dans la région eurasiatique devient un objectif prioritaire. Très ambitieux même, d'autant qu'il existe également une interface technique avec des écartements différents de 1435 mm – principalement en Europe – et de 1520/1524 mm dans les pays baltes, la Fédération de Russie, en Asie centrale et en Finlande. Monsieur Jean-Pierre Lehman, Directeur juridique de l'UIC a dépeint dans le détail la situation, soulignant également l'aspect de la standardisation ainsi que les bases juridiques qui s'appliquent à chaque type d'écartement.

C'est dans ce contexte que les travaux de la III^e Commission pour le transport de marchandises du Comité de l'OSJD portant sur l'échange de wagons (PGW) et la révision des fiches communes UIC/OSJD ont été présentés. Monsieur Jean-Charles Pichant, chef de l'Unité Interopérabilité de l'ERA, a souligné l'importance des travaux consacrés à la mise en place d'une interopérabilité technique dans le cadre de l'Agence ferroviaire européenne, en particulier après l'adhésion des pays baltes. L'ERA s'efforce d'assurer une interopérabilité technique harmonieuse entre les nouveaux Etats membres de l'UE et les autres Etats utilisant un écartement de 1520 mm.

Monsieur Ignacio Jorge Iglesias, Directeur de recherche et de développement chez ADIF, a confirmé au travers de son exposé que rien ne s'y oppose dans la pratique. Pour preuve : l'expérience acquise de longue date en Espagne, où le réseau national, avec ses écartements de 1668 mm et de 1435 mm, peut compter sur des dispositifs de changement d'écartement performants. Par ailleurs, l'UIC examine en détail la question de l'optimisation de la technique de changement d'écartement, comme en témoigne la présentation de Monsieur Hans-Jürgen Geissler. Les expériences faites par les RZD avec ladite technique dans le cadre des transports sur l'île de Sakhaline, dans le Pacifique, où l'écartement est de 1067 mm, ont également suscité un vif intérêt.

Le CIT était représenté par le coordinateur du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », Monsieur Erik Evtimov. L'intensification du transport ferroviaire international de marchandises dans le champ d'application des RU CIM et du SMGS sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGM implique une optimisation de l'échange de wagons entre les régions à écartement différent (1435 mm et 1520 mm). Rien que durant les six premiers mois, plus de 500 trains complets comptant chacun quarante wagons ont été acheminés de Mlada Boleslav, en République tchèque, et de Velika Ida, en République slovaque, vers Kaluga 1 et Perspektivnaya, au sud de Moscou. Cela suppose bien évidemment une gestion optimale des wagons. Les bases juridiques s'y rapportant existent et feront l'objet d'une révision en profondeur dans le courant 2010 au sein de l'OSJD. A cette fin, les expériences de l'UIC en lien avec le *Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)* devraient aussi être prises en considération. Le CIT a également donné l'assurance de son savoir-faire juridique pour les questions portant sur la responsabilité.

Les participants au séminaire international ont ratifié une déclaration finale (voir p. 6), laquelle revendique notamment une harmonisation des dispositions en matière de responsabilité.

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



Le Forum Fret de l'UIC met au point son programme d'activités pour 2010

Lors de sa réunion du 4 novembre 2009, le Forum Fret de l'UIC a principalement retenu les projets qu'il aimerait mener à bien en 2010. Plusieurs de ces projets présentent des liens avec certaines activités du CIT, notamment dans le domaine de l'interopérabilité juridique CIM/SMGS. Le Forum a également fait le point sur les thèmes d'actualité, comme le projet de règlement concernant un réseau ferroviaire européen pour une activité fret compétitive, la sécurité sous ses différents angles après l'accident de Viareggio et le projet EPR (European Performance Regime).

Pour sa part, le représentant du CIT a renseigné le Forum Fret sur les principales activités du CIT qui intéressent le Forum, en particulier sur le projet Interopérabilité juridique CIM/SMGS, la Conférence des services après-vente marchandises et la problématique juridique dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure. Il a également donné un aperçu des principales questions inscrites au programme de travail 2010 du CIT.

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

**Déclaration
des participants au séminaire international
« Utilisation des wagons en trafic international ferroviaire »
(27 et 28 octobre 2009, Sochi)**

Les représentants des réseaux (entreprises ferroviaires) des Etats de la région eurasiatique – Finlande, Inde, Iran, République du Kazakhstan, République slovaque, Fédération de Russie, Espagne, Corée du Sud, Ukraine –, les représentants des organisations internationales – Union internationale des chemins de fer (UIC), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Comité international des transports ferroviaires (CIT) –, ainsi que ceux des entreprises ferroviaires et des sites de production – fabricants de wagons – ayant pris part au séminaire international intitulé « Utilisation des wagons en trafic international ferroviaire » en présence de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

ont conscience du rôle important que revêt le transport ferroviaire pour le développement économique et social durable de l'Asie et de l'Europe, au regard de la position géostratégique du continent eurasiatique au XXI^e siècle,

constatent tout particulièrement l'accroissement continu de la demande pour un transport ferroviaire fiable, sûr et écologique entre l'Europe et l'Asie, en vue de faciliter le commerce international,

sont d'avis qu'il y a lieu de revoir les dispositions légales portant sur l'utilisation et la remise de wagons en trafic international ferroviaire ainsi que les paramètres techniques du matériel roulant à écartement de 1435/1520 mm et de 1668 mm, et de les améliorer dans une optique d'interopérabilité,

reconnaissent que la coopération entre les organisations internationales et les chemins de fer (entreprises ferroviaires) conduit à l'élaboration d'une base juridique uniforme, laquelle régit tous les aspects liés à l'utilisation des wagons en trafic international ferroviaire.

Les participants au séminaire ont constaté l'avancement des travaux dans les projets communs suivants :

- entreprises ferroviaires et fabricants de wagons ;
- élaboration de fiches UIC / OSJD par ces deux organisations internationales ;
- Groupe de contact ERA / OSJD ;
- utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Les participants au séminaire ont relevé plusieurs facteurs entravant le libre transport ferroviaire international de marchandises, en particulier :

- absence de conditions-cadre uniformes ;
- exigences techniques différentes du matériel roulant à écartement de 1435/1520 mm ;
- coexistence de deux régimes juridiques (SMGS / CIM) avec des dispositions différentes en matière de responsabilité ;
- systèmes de sécurité différents selon l'écartement s'agissant du matériel roulant ;
- différences au niveau des exigences auxquelles doit satisfaire l'infrastructure ;
- disparités en matière de rentabilité dans l'utilisation des wagons ;
- différence dans la codification du matériel roulant.

Les participants au séminaire ont exprimé les volontés suivantes :

- harmonisation des dispositions légales en matière de responsabilité en ce qui concerne l'utilisation des wagons en trafic international ferroviaire ;
- renforcement de la collaboration entre les entreprises ferroviaires et les organisations internationales dans le cadre du développement, de la fabrication et de la mise en service de nouveaux wagons ;
- échange d'expériences sur le transport ferroviaire sous tous ses aspects, y compris la construction du nouveau matériel roulant, la recherche et l'expérimentation de nouveaux systèmes ;
- harmonisation des dispositions en matière de responsabilité CIM/SMGS en général ;
- élaboration de solutions économiques communes envisageables dans le cadre de l'utilisation des wagons ;
- élaboration de solutions économiques communes envisageables dans le cadre de la codification du matériel roulant ;
- efforts d'harmonisation des exigences auxquelles doit satisfaire l'infrastructure ;
- efforts d'amélioration des procédures applicables lors du passage des frontières en trafic ferroviaire.

Sochi, Fédération de Russie

28 octobre 2009

Original: RU

Groupe de travail CIM

La huitième réunion du Groupe de travail CIM, présidée par Guy Charrier (SNCF Fret), s'est tenue à Berne les 21 et 22 octobre 2009. La mission de ce groupe consiste à préparer les bases de décisions à l'intention de la Commission CIM pour le développement des produits marchandises du CIT.

Cette réunion a notamment porté sur le projet e-RailFreight, dont le développement fait actuellement l'objet de travaux fondamentaux menés par le CIT. Le développement des produits marchandises du CIT figurait également à l'ordre du jour ; les propositions de modifications des rapporteurs et du SG CIT ont été examinées et approuvées. Parmi ces propositions figure celle de renoncer à un modèle particulier de feuille d'accompagnement au profit de l'utilisation du formulaire de la lettre de voiture ou d'une copie de celle-ci.

Le Groupe de travail s'est également prononcé en faveur de l'élaboration d'une check-list renfermant les principales clauses d'un accord après-vente ainsi que des commentaires relatifs à sa rédaction. Ces accords visent principalement à améliorer la qualité du service après-vente, à renforcer la position des transporteurs dans leurs relations avec leurs clients importants, ainsi qu'à réaliser des économies par l'abandon de certaines procédures liées au traitement individuel des dommages de transport et des réclamations. Un Groupe d'experts sera créé à cet effet, dont la première réunion se tiendra au printemps 2010.



Par ailleurs, des questions d'ordre juridique ont été discutées, notamment la possibilité pour le client d'exercer ses droits à l'encontre du transporteur contractuel, et pour les transporteurs d'exercer leurs droits à l'encontre de tiers –, ainsi que le réexamen du fardeau de la preuve pour les dommages à la marchandise dans les CG Coopération.

Les propositions retenues au niveau du Groupe de travail seront soumises pour approbation à la prochaine réunion de la Commission CIM le 30 mars 2010. Une fois approuvées, elles entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Nous y reviendrons en temps utile.

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

Utilisation de l'infrastructure

Probable entrée en vigueur des nouvelles RU CUI au 1^{er} décembre 2010

Le 30 octobre 2009, l'OTIF a ouvert la procédure de vote par correspondance relative à la révision partielle des trois versions linguistiques des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E à la COTIF). Pour rappel, cette révision s'était avérée nécessaire en raison de la réaction de la Commission européenne, laquelle, estimant que certaines dispositions des RU CUI entraînent en contradiction avec le droit communautaire, avait invité les Etats membres de l'UE à émettre une réserve à l'encontre des RU CUI.

Sont titulaires du droit de vote les seize Etats qui ont ratifié la COTIF 1999, n'ont pas émis de réserve à l'encontre des RU CUI et ont versé leur cotisation à l'OTIF en bonne et due forme, à savoir : l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'Iran, le Liechtenstein, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, la Pologne, la Roumanie*, la Suisse, la Syrie, la République tchèque*, la Tunisie, la Turquie et l'Ukraine.

Le délai de vote court jusqu'au 4 décembre 2009. Si la révision des RU CUI est acceptée, ce qui nécessite un quorum de neuf voix au minimum, dont au moins trois oui et un nombre de oui supérieur au nombre de non, les modifications entreront en

vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. L'entrée en vigueur des dispositions révisées demeure toutefois soumise à la condition – plutôt théorique – qu'aucune objection ne soit émise dans un délai de quatre mois par au moins un quart des membres, à savoir, dans le cas présent, quatre pays disposant du droit de vote.

Ainsi, en supposant que le Secrétaire général de l'OTIF informe encore au mois de décembre les Etats membres des modifications adoptées, et qu'aucune objection ne survienne d'ici au même jour en avril, l'entrée en vigueur des nouvelles RU CUI pourrait donc être envisagée au 1^{er} décembre 2010.

Le CIT espère qu'à cette date, les membres de l'UE auront retiré leurs réserves, à la faveur d'une uniformité juridique complète, et par là-même d'une meilleure sécurité juridique, également dans les rapports entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure.

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

* La réserve de cet état ne prendra effet qu'au 1^{er} janvier 2010.

Pro domo

Assemblée générale 2009

L'Assemblée générale du CIT s'est tenue le 5 novembre dernier. Elle a pris acte des rapports d'activités du Secrétariat général concernant la COTIF, le transport des voyageurs et des marchandises et l'utilisation de l'infrastructure. Elle s'est également penchée sur les principaux projets en cours : transposition du Règlement CE sur les droits des voyageurs, *e-RailFreight* et *Interopérabilité juridique CIM/SMGS*.



De gauche à droite: Henri Trolliet (Suppléant du Secrétaire général), Kounka Kirkova (BDZ), Enrico Trapazzo (Trenitalia), Rainer Freise (Président), Thomas Leimgruber (Secrétaire général), Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Martin Killmeyer (RCA), Maria Urbanska (PKP)

COTIF

Quatre Etats n'ont malheureusement pas encore ratifié la COTIF 1999 : Italie, Irlande, Maroc, Suède. La procédure de ratification en Suède devrait aboutir en 2010. La solution mise en place sur le plan du CIT, qui consiste à appliquer les Règles uniformes CIV et CIM sur une base contractuelle, permet de remédier provisoirement à cette situation.

La Fédération de Russie a déposé sa demande d'adhésion à la COTIF. Cette adhésion devrait prendre effet au printemps 2010. Elle se limitera pour l'instant aux Règles uniformes CIM et aux parcours reliant les terminaux de ferry boat de Baltisk et d'Ust-Luga sur la Mer Baltique au réseau ferroviaire de la Fédération de Russie. Il est permis d'espérer qu'au terme des premières expériences qui seront faites avec les Règles uniformes CIM, l'application de celles-ci pourra être étendue à d'autres lignes, notamment dans la région de Kaliningrad.

Transport des voyageurs

L'année 2009 aura été marquée sur le plan du CIT par une activité importante dans le domaine du transport des voyageurs : tous les travaux de transposition du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) ont pu être achevés dans les délais. Les nouvelles conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC CIV-PRR) pourront être utilisées dès le 3 décembre 2009

- pour le trafic international et national dans tous les Etats membres de l'OTIF,
- pour les services exemptés et non exemptés du PRR dans les Etats membres de l'UE,
- par tous les membres du CIT, dans ou hors de l'UE.

Le nouvel Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs (AIV) est en cours de finalisation et pourra lui aussi entrer en vigueur le 3 décembre 2009. Son chapitre consacré au traitement des réclamations a été complètement révisé.

Transport des marchandises

Dans le domaine du transport des marchandises, les travaux fondamentaux dans le cadre du projet *e-RailFreight* ont pu être achevés au sein du CIT, de l'UIC et de RAILDATA. Les entreprises ferroviaires qui le souhaitent disposent ainsi des bases nécessaires pour réaliser le système, qui leur permettra d'utiliser des lettres de voiture électroniques. Malheureusement, la crise économique et financière retarde les premières réalisations.

Des progrès importants ont été réalisés dans le cadre du projet *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* : la lettre de voiture CIM/SMGS est utilisée maintenant sur plus de trente relations de trafic régulières, les travaux fondamentaux pour réaliser sa version électronique sont achevés, les nouveaux instruments permettant de simplifier le traitement des réclamations pour dommages de transport pourront être utilisés dès le 1^{er} janvier 2010. En 2010, l'accent sera mis sur l'extension du champ d'application de cette lettre de voiture, sur la réalisation et l'introduction de sa version électronique et sur l'élaboration de dispositions unificatives en matière de responsabilité.

Utilisation de l'infrastructure

Sauf objection formulée par un quart des Etats membres de l'OTIF, les dispositions modifiées des Règles uniformes CUI entrèrent en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Plus rien ne devrait objectivement faire obstacle au retrait des réserves des Etats membres de l'UE à l'encontre des RU CUI à cette échéance. Le CIT se réjouit de cette évolution qui permettra aux entreprises ferroviaires de disposer d'une base juridique sûre pour exercer leur recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure lorsque le dommage est imputable à l'infrastructure.



Au terme de cette révision des Règles uniformes CUI, le CIT va proposer à RailNetEurope (RNE) de reprendre et d'achever les négociations relatives aux *European GTC of Use of Railway Infrastructure*.

Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à ces nouvelles entreprises. L'effectif des membres s'élève actuellement à 125 membres titulaires et 5 membres associés.

Affaires statutaires

L'Assemblée a approuvé les comptes 2008, qui bouclent avec un bénéfice de CHF 27'000, le programme de travail et le budget pour 2010, qui est légèrement inférieur au budget de l'exercice précédent.

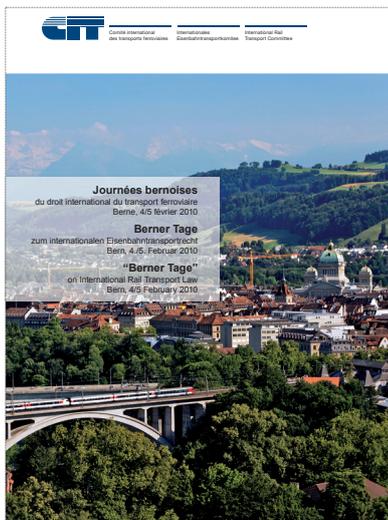
L'Assemblée générale a également approuvé l'admission des nouveaux membres titulaires suivants :

- Azerbaijan Railways CJSCo.-AZ (Azerbaïdjan),
- Minoan Lines (Grèce),
- Express Rail (Slovaquie),
- Train Hungary (Hongrie),
- Import Transport Logistik – ITL (Allemagne).

Cette année, Madame Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) avait été invitée à faire un exposé sur le rôle et la contribution de l'UNECE à la promotion du trafic ferroviaire international. Après une présentation des organes et des nombreuses activités et instruments juridiques de l'UNECE dans le domaine des transports et des questions douanières intéressant les transports, Madame Molnar a souligné la volonté de l'UNECE de s'engager davantage dans le domaine des transports ferroviaires et l'importance de la coopération entre l'UNECE et le CIT, notamment sous l'angle de la lettre de voiture CIM/SMGS et de la création d'un futur régime juridique uniforme pour les transports internationaux ferroviaires en Europe et en Asie.

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

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

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
3 décembre	Commission CIV	Berne
4/5 février	Journées bernoises	Berne
30 mars	Commission CIM	Berne
21 avril	Comité 1/2010	Berne
27/28 avril	Groupe juridique CIM/SMGS	Vilnius
28/29 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Vilnius

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
7 décembre	Assemblée de la région Europe de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
8 décembre	Assistances Meeting de la CER	Paris	Thomas Leimgruber
10 décembre	Groupe de pilotage e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
16 décembre	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Erik Evtimov
15 janvier	Groupe de travail CEN	Paris	Max Krieg
17/18 février	Groupe de travail Maintenance Passager de l'UIC	Paris	Max Krieg
23/24 février	Groupe de travail « Fraudes avec des titres de transport » de la COLPOFER	Nuremberg	Max Krieg
24 février	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Thomas Leimgruber
15/16 mars	Second Preparatory Conference to the 18 th OSCE Economic and Environmental Forum	Minsk	Erik Evtimov
18 mars	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
23/25 mars	Groupe commercial et groupe technique de l'UIC	Paris	Max Krieg
29 avril	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber



© Foto SBB Cargo

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