

Editorial

« Appel de Berne » et transparence juridique



Les revendications formulées lors des Journées bernoises 2010 sont nombreuses et essentielles : besoin de concepts juridiques uniformes, de coordination entre les différentes législations, de simplicité et de clarté mais aussi de stabilité dans les textes et, enfin, besoin de transparence dans les procédures législatives. Avec plus de 120 participants, cette manifestation a remporté une

fois de plus un succès retentissant. Espérons désormais que l'« Appel de Berne » ne restera pas lettre morte auprès des instances interpellées.

Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, les participants aux Journées bernoises ont accueilli avec soulagement la nouvelle de l'achèvement des travaux de révision des RU CUI. Ces règles de grande importance s'avèrent dorénavant pleinement compatibles avec le droit communautaire, ayant pris en compte toutes les objections de l'UE. Sous réserve – plutôt théorique – d'une objection émise d'ici fin avril, les RU CUI révisées entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2010, permettant dès lors aux Etats membres de l'UE de retirer leurs réserves. Le CIT espère fermement que, d'ici la fin de l'année, les relations contractuelles entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure bénéficieront enfin d'un cadre juridique uniforme et sûr.

A l'instar des années précédentes, le nouveau *Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* a occupé le devant de la scène. Sans surprise, les ateliers ont révélé des divergences d'interprétation de certaines dispositions – en particulier dans le domaine de l'exonération de la responsabilité du transporteur – entre la Commission européenne et les entreprises membres du CIT. Il sera dès lors intéressant de voir quelles orientations suivront les tribunaux à ce sujet.

Lors du panel consacré à l'« Appel de Berne », Andreas Meyer, CEO des CFF, a déclaré attendre des améliorations de la part des législateurs, mais également des juristes spécialisés du secteur ferroviaire, les exhortant à rechercher des solutions concrètes sans rendre les choses plus compliquées qu'elles ne le sont déjà. Simplicité et clarté sont des qualités que devraient avoir non seulement la législation, mais également les services juridiques.

Dans cette optique, Andreas Meyer – lui-même juriste de formation – a suggéré avec humour de procéder au « test de la grand-mère » : si le problème ainsi que la solution envisagée peuvent être exposés de manière compréhensible à sa propre grand-mère, alors les juristes ont fait du bon travail !

Vous trouverez un compte rendu détaillé des Journées bernoises dans cette édition ainsi que dans la prochaine du CIT-Info. N'hésitez pas à vous y plonger, en particulier si vous n'avez pas eu l'occasion d'y participer.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Journées bernoises 2010	
◦ Partie commune	2
◦ Partie trafic voyageurs	4
◦ Partie trafic marchandises	5
La Russie a adhéré à la COTIF	6
Nouvel AIV applicable depuis le 3.12.2009	7
Exemptions au PRR	7
Responsabilité EF-GI : consultation des stakeholders	7
Droit et pratique : services de bus internationaux	8
Pro domo : nouveaux membres	9
Evénements à venir	9

Workshop « Droits des voyageurs » Berne, 4 et 5 mai 2010



Pour de plus amples renseignements voir page 9 et sous:
www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers_Rights_2010.pdf

Journées bernoises

Partie commune

Davantage d'uniformité et de sécurité juridiques

Cette année encore, l'existence de droits concurrents applicables au transport ferroviaire a occupé le centre des débats lors des Journées bernoises. Cette manifestation, qui s'est tenue les 4 et 5 février, a une fois de plus enregistré une forte affluence, franchissant largement le cap des cent participants, provenant en majeure partie d'entreprises ferroviaires. Les débats ont mené à la conclusion qu'un trafic ferroviaire international sans entraves allait de pair avec un droit uniforme applicable de bout en bout.

A l'heure actuelle, outre les droits nationaux, pas moins de trois régimes juridiques internationaux régissent le trafic ferroviaire international : le droit communautaire (pour les 25 Etats membres de l'UE dans lesquels s'effectuent des transports ferroviaires), le droit international du transport (applicable aux 44 Etats membres de l'OTIF) ainsi que les Conventions SMPS et SMGS (pour les transports entre l'Europe et l'Asie). Ces différents ordres juridiques comportent de nombreux points divergents, entravant le transport aussi bien de voyageurs que de marchandises.

A l'inverse, le transport routier international, principal concurrent du rail pour le fret, dispose d'un droit uniforme applicable de bout en bout et s'étendant jusqu'en Asie, sous la forme de la *Convention sur le transport routier international (CMR)*.

« Appel de Berne »

Dans ce contexte, les participants aux Journées bernoises ont invité l'UE, l'OTIF, l'UNECE et l'OSJD à coordonner leurs activités dans les domaines où leurs législations se superposent. Dans un texte commun intitulé l'« Appel de Berne » (voir encadré ci-contre), ils constatent que des conditions de transport uniformes nécessitent un droit du transport uniforme également, basé sur des concepts juridiques uniformes ; que les ordres juridiques qui se superposent ne doivent pas s'entraver mutuellement, mais au contraire être harmonisés ; que les règles adoptées doivent être simples, compréhensibles et aisément applicables pour les entreprises ferroviaires comme pour leur clientèle ; et enfin que, dans l'intérêt de la sécurité juridique, le droit doit être stable et s'inscrire dans la durée.



De gauche à droite : J.-L. Dufournaud, Vice-président du CIT; S. Schimming, Secrétaire général de l'OTIF; R. Freise, Président du CIT; Th. Kaufmann, Policy Officer à la DG MOVE; A. Meyer, CEO des CFF; J. Ludewig, Directeur général de la CER.

A cet égard, J. Ludewig, Directeur exécutif de la CER, a plaidé en faveur d'une plus grande transparence des procédures législatives. Selon lui, bien légiférer implique de consulter et d'associer suffisamment tôt les personnes qui seront assujetties aux règles élaborées. A l'inverse, Th. Kaufmann, représentant de la Commission européenne, a objecté qu'une publicité intervenant (trop) tôt ouvrirait grand la porte aux lobbyistes et contraignait à faire des compromis avant même que les projets ne soient inscrits à l'ordre du jour au Conseil et au Parlement.



Renforcement de la protection des consommateurs dans les transports

J. Scherp, administrateur principal à la DG MOVE, a démontré que le bon fonctionnement du marché intérieur exigeait, outre la concurrence et la libre circulation des personnes, une protection des consommateurs efficace. Pour les architectes du marché intérieur, la confiance des consommateurs a toujours joué un rôle clé pour assurer la qualité des services et des produits.

Dans le Livre blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* », publié en 2001, l'UE esquisait les bases d'une protection des consommateurs cohérente pour tous les modes de transport. Dans le secteur aérien, une législation protectrice a été adoptée en 2004 et déploie déjà ses effets, à en juger par les multiples arrêts rendus par la CJCE. Dans le secteur ferroviaire, l'entrée en vigueur du *Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, le 3 décembre 2009, va certainement conduire à une abondante jurisprudence dans un futur proche. Quant aux transports par autobus et par bateau, des règlements relatifs aux droits et obligations des voyageurs sont en cours d'élaboration.

En conclusion, J. Scherp voit dans ces règlements sur les droits des voyageurs un exemple réussi d'harmonisation du droit privé au niveau européen.

Compatibilité totale des RU CUI avec le droit communautaire

G. Kafka, Secrétaire général adjoint de l'OTIF, a exposé dans le détail les révisions apportées aux Règles uniformes CUI (Appendice E à la COTIF). Les modifications portent d'une part sur le champ d'application, d'autre part sur les dispositions qui ont un lien direct avec le droit public relatif à l'accès à l'infrastructure.

Les nouvelles RU CUI, qui tiennent désormais compte de toutes les réserves d'ordre juridique formulées par la Commission européenne, entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2010, sous réserve d'une éventuelle objection de trois Etats (au moins) non membres de l'UE d'ici au 20 avril 2010.

Suite page 4

« Appel de Berne » des entreprises de transport ferroviaire

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) organise chaque année des « Journées bernoises » sur divers thèmes liés au droit ferroviaire international. La concurrence entre les différents régimes juridiques a été l'un des principaux sujets abordés tant lors de l'édition 2009 que lors du congrès qui s'est tenu aujourd'hui.

La bonne centaine de participants, issus essentiellement du cercle des entreprises ferroviaires, constatent qu'un trafic ferroviaire direct, sans interruption aux frontières, exige aussi un droit uniforme et ininterrompu. Or cette condition n'est pas remplie puisque non seulement le droit national, mais jusqu'à trois régimes juridiques internationaux présentant de nombreuses incompatibilités s'appliquent aux transports ferroviaires internationaux :

- le droit communautaire constitué par les directives et les règlements de l'UE (applicable dans 25 Etats membres ayant un réseau ferroviaire),
- le droit international des transports ferroviaires émanant de l'OTIF (composée de 44 Etats membres),
- les Conventions SMPS et SMGS, applicables à large échelle dans les transports eurasiatiques.

Le principal concurrent du transport ferroviaire, à savoir le transport routier, dispose quant à lui d'un régime uniforme qui s'applique jusqu'aux confins de l'Asie : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Des clauses divergentes, voire concurrentes, dans les différents régimes juridiques applicables aux transports ferroviaires internationaux sont sources d'insécurité juridique, ralentissent et alourdissent le franchissement des frontières et compliquent l'indemnisation des dommages, comme le montre la non-application de l'Appendice CUI de la COTIF dans la plupart des Etats membres de l'UE.

Les clients des entreprises ferroviaires – voyageurs et expéditeurs de marchandises – sont de plus en plus nombreux à réclamer des offres de bout en bout, fondées sur un contrat unique et sur des conditions uniformes du début à la fin du transport.

Vu cette exigence de leur clientèle et leurs propres attentes, les entreprises de transport ferroviaire lancent le présent

Appel

aux législateurs compétents, en Europe et au-delà :

1. Pour offrir des prestations de transport uniformisées, les entreprises ferroviaires doivent pouvoir s'appuyer sur un **droit des transports uniforme** et sur des **notions juridiques uniformes**.
2. Les régimes juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni se bloquer mutuellement ; ils doivent au contraire être **coordonnés** afin de devenir complémentaires et de ne pas se contredire.
3. Les entreprises de transport ferroviaire ont besoin de **normes juridiques simples, compréhensibles et faciles à appliquer** – par elles-mêmes et par leurs clients –, même lorsque plusieurs régimes juridiques se complètent.
4. Dans l'intérêt d'une plus grande sécurité juridique, les règles édictées doivent avoir une certaine **durée de vie**.
5. Lors de la préparation de la législation communautaire, la Commission Européenne devrait veiller à une **transparence** maximale.

Considérant ces objectifs, les entreprises de transport ferroviaire appellent leurs législateurs respectifs, à savoir :

- o l'Union européenne (Commission, Parlement européen, Conseil),
- o l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF),
- o la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU),
- o l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD),

à coordonner et harmoniser leurs travaux législatifs dans les domaines où leurs régimes juridiques se superposent, lorsqu'ils créent de nouvelles normes de droit.

2010-02-05



A ce propos, le Président du CIT, R. Freise, a exprimé les revendications claires des transporteurs, qui attendent que les Etats membres de l'UE retirent leur réserve à l'encontre des RU CUI d'ici à la fin de l'année, de manière

qu'une étape supplémentaire puisse être franchie dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure sur la voie de l'uniformité et de la sécurité juridiques.

Les EurGTC finalisées d'ici à la fin de l'année

Th. Leimgruber, Secrétaire général du CIT, a fait le point sur les négociations en cours à propos des conditions générales applicables à l'utilisation de l'infrastructure (*European GTC of Use of Railway Infrastructure*). Un accord fondamental a pu être trouvé sur la question de l'annulation de sillons : RailNetEurope (RNE) a admis que, dans un tel cas, aucune redevance d'utilisation ne devait être facturée ou qu'il y avait lieu de la rembourser ; pour le reste, le gestionnaire d'infrastructure demeure libre de proposer un service de remplacement équivalent.

Par contre, une réglementation de la responsabilité en cas de retards et de perturbations de l'exploitation demeure toujours en suspens. RNE propose comme compromis de limiter les dommages-intérêts au prix du sillon. Pour le CIT, une telle restriction s'avère problématique pour le transporteur, dans la mesure où il pourrait être amené à répondre de sommes bien plus importantes envers ses clients.

L'objectif du CIT est désormais de finaliser les European GTC d'ici à la fin de l'année, à savoir en même temps que l'entrée en vigueur des RU CUI révisées. Ainsi, un instrument permettant d'apporter une solution satisfaisante à de nombreux points litigieux dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure sera mis à disposition en temps opportun, dans l'intérêt de toutes les parties.

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



De gauche à droite: M. Möhle, DB AG; G. Charrier, SNCF, Vice-président de la Commission CIM du CIT; M.-G. Hénuset, SNCB, membre du Comité du CIT; E. Evtimov, CIT; Th. Leimgruber, Secrétaire général du CIT; I. Oberson, CIT; I. Saintilan, SNCF; M. Krieg, CIT.

Trafic voyageurs

Titres de transport CIV dématérialisés

Les nouvelles technologies « paperless » développées par les entreprises ferroviaires au sein de l'UIC pour les titres de transport CIV posent de nombreuses questions juridiques : comment gérer des contrats internationaux de transport ferroviaire totalement dématérialisés lorsqu'il s'agit de rembourser ou échanger les titres de transport, d'indemniser les voyageurs ? Où sont les preuves de la conclusion du contrat pour le voyageur ? Que faire en cas de dispute à bord du train sur certains éléments du contrat ?

Les Règles uniformes CIV précisent uniquement que le titre de transport dématérialisé doit être équivalent, sur le plan fonctionnel, au titre de transport papier. Il incombe alors aux juristes de définir les contours de ce « principe d'équivalence fonctionnelle » en participant activement aux travaux de l'UIC et de l'ERA dans ce domaine.

K. De Vriendt, Président du TAP-NT (New ticketing) de l'UIC, a présenté les travaux en cours au sein de l'UIC. Le but est de donner aux voyageurs et aux entreprises le choix entre plusieurs technologies possibles. Le contrat de transport électronique pourra soit être mémorisé sur un support détenu par le voyageur (par exemple un téléphone portable) soit être accessible uniquement sur le système central des transporteurs. Dans ce dernier cas, le voyageur ne dispose plus que d'un simple identifiant : soit il présente au contrôleur le numéro de référence de son contrat, soit il s'identifie lui-même au moyen d'une carte d'identité, carte de crédit ou autre carte réservée à cet usage. Le système informatique central contient alors toutes les don-



De gauche à droite: K. De Vriendt, Président du TAP-NT (New ticketing) de l'UIC; E. Trapazzo, Président de la Commission CIV du CIT et J.-L. Dufournaud, Vice-président du CIT.

nées du contrat permettant au contrôleur de s'assurer que le voyageur est en règle. Les standards nécessaires pour rendre interopérables les différents systèmes « paperless » déjà utilisés par les entreprises ferroviaires feront l'objet des futures fiches 918-4 et 918-5 de l'UIC.

Responsabilité civile du transporteur : innovations du PRR

Les innovations du Règlement CE 1371/2007 (PRR) dans le domaine de la responsabilité civile du transporteur ferroviaire sont nombreuses. Comme l'a souligné J.-L. Dufournaud, Directeur

Juridique Délégué de la SNCF, l'innovation la plus marquante est certainement l'uniformisation des régimes nationaux de responsabilité civile par le biais de l'extension du champ d'application des RU CIV au transport national.

Premièrement, en ce qui concerne les services de transport internationaux, le PRR impose de nouvelles obligations par rapport aux RU CIV :

- l'obligation de verser des avances en cas de mort et blessures, sans que celles-ci soient, de la part de l'entreprise ferroviaire concernée, une reconnaissance de responsabilité, ce qui posera des difficultés en pratique ;
- l'obligation d'assurance, encore vague ;
- l'obligation d'assister le voyageur dans son action contre le tiers responsable, encore vague ;
- l'obligation de verser des indemnités et d'assister les voyageurs en cas de retard effectif, ou de prendre en charge les voyageurs en cas de retard présumé.

Deuxièmement, en ce qui concerne les services de transport intérieurs, le PRR crée un socle de droits minimums auquel aucun Etat membre ne peut déroger. Il impose en sus, pour les Etats qui n'ont accordé aucune exemption aux services intérieurs, les mêmes obligations que pour les services de transport internationaux (avances, indemnités pour les retards, etc.).

L'application des RU CIV par le biais du PRR aux transports intérieurs comporte des avantages et des inconvénients. Si les RU CIV effacent d'une certaine manière les régimes nationaux

de responsabilité civile, ceux-ci continueront toutefois à subsister pour combler les lacunes des RU CIV ou pour déterminer les montants des dommages-intérêts dus sur la base des RU CIV. Certains régimes nationaux étant beaucoup plus protecteurs envers les voyageurs que les RU CIV, il semble qu'uniformisation rime aussi avec dégradation des droits des voyageurs dans certains pays. Tout au moins les juges nationaux devront s'adapter à un nouveau régime, dont l'interprétation ne pourra être donnée au final que par la Cour de Justice des Communautés européennes.

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



L'atelier Voyageurs au travail sous la direction de Mme Isabelle Saintilan, SNCF.

Trafic marchandises

La partie marchandises des Journées bernoises 2010 a permis aux participants de faire le point avec H. Trolliet, Suppléant du Secrétaire général du CIT, sur les projets en cours du CIT dans le domaine du transport des marchandises et de passer en revue avec G. Charrier, Directeur juridique de SNCF Geodis, les dispositions en matière de responsabilité dans le cadre du contrat d'utilisation des wagons.



La crise économique ralentit la mise en œuvre d'e-RailFreight

Dans le cadre de ce projet commun CIT/UIC/RAILDATA, les travaux fondamentaux sont achevés. Les entreprises ferroviaires disposent des spécifications fonctionnelles, juridiques et techniques du système. RAILDATA a également développé une interface uniforme pour l'échange des données des lettres de voiture et des lettres wagons entre les systèmes informatiques des entreprises ferroviaires.

Bon nombre d'entreprises qui se sont engagées à réaliser e-RailFreight ont dû malheureusement suspendre leurs travaux en raison des effets de la crise économique. Pour limiter les coûts de réalisation, l'accent sera mis en 2010 sur une réalisation du système par étapes. Une demi-douzaine d'entreprises participeront à des projets pilotes. L'accent sera mis également sur une promotion du système dans le trafic combiné.

Pour certains trafics (envois en libre circulation au sein de l'UE, transports exécutés selon le modèle de la sous-traitance, etc.), le nombre des fonctions et des données de la lettre de voiture

pourrait être réduit. Le CIT examinera en 2010 l'opportunité et la faisabilité d'une lettre de voiture d'un modèle simplifié, en réduisant les fonctions et les données à celles qui sont exigées par les Règles uniformes CIM.

Vif succès pour le projet CIM/SMGS

Depuis son lancement en septembre 2006, la lettre de voiture CIM/SMGS rencontre un vif succès. Elle est utilisée maintenant sur plus de 50 relations de trafic régulières. En 2009 par exemple, PKP Cargo a recensé au total plus de 25'000 lettres de voiture CIM/SMGS dans les deux directions de trafics. Ce succès s'explique par la sécurité juridique accrue offerte par la nouvelle lettre de voiture, la réduction des coûts et les gains de temps qu'elle permet de réaliser. A noter en outre que les travaux fondamentaux au niveau du projet sont achevés pour permettre d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS également sous forme électronique.

Les nouveautés introduites dans le cadre du traitement des dommages de transport et des réclamations améliorent sensiblement la situation du client, qui a un interlocuteur unique. Les dispositions créées portent sur le traitement des demandes, sur le versement des indemnités au client et leur imputation entre les transporteurs. En 2010, la dernière phase des travaux va être entamée, à savoir la création de dispositions uniformes en matière de responsabilité, qui seront applicables sur une base contractuelle.

Avec les résultats de l'ensemble de ces travaux, les bases d'un nouveau droit uniforme applicable de l'Atlantique au Pacifique seront ainsi jetées et les organisations intergouvernementales concernées pourront prendre le relais.

Economiser grâce aux accords après-vente

Le traitement individuel des dommages de transport et des réclamations est relativement onéreux. Des mesures de rationalisation, comme la conclusion d'accords après-vente, sont nécessaires. Ces derniers permettent principalement d'améliorer de manière générale la qualité du service après-vente et de réaliser des économies par l'abandon des procédures liées au traitement individuel des dommages et des réclamations.

Le CIT apportera sa contribution en mettant à la disposition de ses membres une check-list pour la rédaction de ces accords. Ces travaux seront menés en 2010 et le nouveau document devrait être approuvé par la Commission CIM en mars 2011.

Droit des wagons : faut-il réviser le régime de responsabilité ?

Après avoir retracé brièvement l'évolution du droit des wagons du RIV au CUU élaboré de concert entre l'UIC, l'ERFA et l'UIP, G. Charrier a présenté les dispositions du CUU en matière de responsabilité pour les dommages causés aux wagons et par les wagons, en les situant dans le contexte du rapport triangulaire entre le transporteur, le détenteur du wagon et le gestionnaire de l'infrastructure.

Il en ressort principalement que le transporteur est très exposé dans le cas d'un accident occasionnant des dommages aux marchandises transportées et à l'infrastructure et dont l'origine est un wagon n'appartenant pas à ce transporteur. Ledit transporteur doit en effet

- prouver vis-à-vis du client que le problème du wagon à l'origine du dommage constitue une circonstance inévitable s'il veut se décharger de sa responsabilité,



De gauche à droite: H.Trollet, suppléant du Secrétaire général du CIT; Ch. Heidersdorf, Président de la Commission CIM du CIT; G. Charrier, Vice-président de la Commission CIM du CIT.

- apporter la même preuve vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure, s'il ne veut pas répondre des dommages causés à l'infrastructure,
- prouver la faute du détenteur du wagon s'il veut faire supporter à ce dernier les dommages subis par la marchandise et l'infrastructure.

Selon les circonstances, il sera très difficile au transporteur d'apporter ces preuves et les dommages resteront à sa charge. L'effervescence depuis l'accident de Viareggio en juin 2009 pourrait faire évoluer l'application de ces principes.

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

Droit des transports et politique des transports

Adhésion de la Russie à la COTIF

L'adhésion de la Fédération de Russie à la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* (COTIF) et, par extension, à l'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* (OTIF), a pris effet au 1^{er} février dernier.



Pour l'heure, cette adhésion se limite à l'application des RU CIM sur les lignes reliant les terminaux de ferry-boat de Baltiysk et d'Ust-Luga au réseau ferroviaire de la Fédération de Russie. Toutefois, il est prévu d'étendre progressivement le champ d'application des RU CIM au réseau 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-Baltiysk-Ust-Luga, lesquelles renferment encore un potentiel de développement important. Le changement d'écartement de 1435 mm à 1520 mm a lieu sur le territoire allemand, ce qui simplifie considérablement les transports et en raccourcit la durée.

Selon les informations dont nous disposons, les Chemins de fers russes (RZD) ont également l'intention d'adhérer au CIT. Nous nous réjouissons vivement de cette future adhésion, qui nous permettra de redoubler de rapidité et d'efficacité dans l'avancement du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

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

Trafic voyageurs

Nouvel AIV applicable depuis le 3.12.2009

Le nouvel Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) a été approuvé par la Commission CIV le 3 décembre 2009 et est entré en vigueur le même jour.

L'AIV régit les relations entre entreprises de transport membres du CIT qui sont impliquées dans des réclamations des voyageurs, que ce soit à propos d'accidents, de retards, d'autres

désagréments ou qu'il s'agisse simplement de demandes de remboursement. Cet accord détermine quelle entreprise doit traiter les réclamations et payer les indemnités aux voyageurs. Il constitue ainsi un outil de travail essentiel pour les services clientèle de toutes les entreprises qui offrent des services de transport ferroviaire international.

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

Règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR)

Tableaux des exemptions

La Commission européenne a créé une nouvelle page sur son site internet à propos du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), entré en vigueur le 3 décembre 2009. On y trouve un résumé du PRR (pour l'instant, uniquement en anglais) et un tableau des exemptions accordées par les Etats membres de l'UE. L'on peut regretter que ce tableau soit toutefois incomplet. Il apparaît que seules les autorités nationales responsables de l'application du PRR sont, au final, compétentes pour donner une information correcte et complète sur la situation juridique dans leur pays.

Le CIT et la CER ont également élaboré un tableau des exemptions d'après les informations des entreprises ferroviaires. Ce tableau est disponible pour les membres du CIT sur le site internet du CIT (rubrique « Voyageurs/Législation/Exemptions PRR ») et régulièrement mis à jour.

Information des voyageurs

Les voyageurs ont été largement informés de leurs nouveaux droits par les entreprises ferroviaires au moyen d'articles de presse, de flyers distribués dans les gares, de posters, de pages spéciales consacrées à leurs nouveaux droits sur les sites internet des différents transporteurs, etc.

Au niveau européen, une grande campagne d'information sur les droits des voyageurs aériens et ferroviaires se prépare. L'agence de communication, sélectionnée par la Commission européenne en janvier 2010, vient de débiter ses travaux. La CER fera le point sur cette campagne lors des prochaines réunions du CER Passenger WG, les 23 mars et 28 avril prochains.

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

Site officiel de la Commission :

http://ec.europa.eu/transport/passengers/rail/rail_en.htm

Utilisation de l'infrastructure

Consultation du secteur ferroviaire sur les régimes nationaux de responsabilité EF-GI

Fin janvier 2010, la Commission européenne a mandaté un bureau de consultants pour étudier les régimes nationaux de responsabilité civile dans 12 Etats membres de l'UE (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Lituanie, Pologne, Roumanie et Royaume-Uni). Le but de cette étude est double :

- obtenir une vue d'ensemble des différents régimes applicables aux relations contractuelles entre les entreprises de transport ferroviaires (EF) et les gestionnaires d'infrastructure (GI),
- examiner si ces régimes créent des barrières au marché intérieur.

Pourquoi une telle diversité de régimes de responsabilité ?

Du point de vue du CIT, la non application des Règles uniformes CUI par les Etats membres de l'UE a eu, depuis 2006, pour conséquence de laisser les transporteurs et gestionnaires

d'infrastructure dans un flou juridique peu réjouissant. Les régimes nationaux de responsabilité civile sont très différents dans chaque Etat européen. On y trouve tous les systèmes possibles, de la responsabilité pour faute prouvée avec une casuistique extrêmement complexe jusqu'à la responsabilité sans faute (également dite « responsabilité objective ») avec des causes d'exonération définies strictement par la loi.

Les réserves émises par les Etats membres de l'UE à l'encontre des RU CUI ont, par ailleurs, privé les transporteurs d'un droit de recours légitime pour les dommages-intérêts versés à leurs clients sur la base des Règles uniformes CIV et CIM. Les dommages pécuniaires, notamment ceux qui découlent des retards et des perturbations, ne sont en effet pas pris en compte dans certains régimes de responsabilité nationaux.

Quelle(s) solution(s) envisager ?

Les Etats membres de l'UE devraient lever les réserves déposées à l'encontre des Règles uniformes CUI puisque celles-ci ont été révisées et seront totalement compatibles avec le droit communautaire dès le 1er décembre 2010. Si les RU CUI s'appliquent enfin au trafic international dans l'UE, il serait judicieux d'étendre leur champ d'application au trafic national.

Le CIT admet que deux voies sont possibles pour atteindre ce but : la voie contractuelle, à savoir établir des conditions générales standardisées au niveau européen sur lesquelles pourraient se baser tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure (c'est le but des *European GTC of Use of Infrastructure* en cours de né-

gociation), ou la voie législative, à savoir la reprise des RU CUI par l'UE pour leur application à tous les trafics, internationaux et nationaux.

L'extension du champ d'application des RU CUI au trafic national nécessite en tous les cas quelques adaptations pour prendre en compte les nouvelles réalités du droit du transport ferroviaire (Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs, contrats de service public négociés avec les autorités publiques, contrat uniforme d'utilisation des wagons, etc.). L'intérêt de la standardisation en termes de sécurité juridique et de transparence n'est plus à démontrer. Le CIT a donc bon espoir d'arriver prochainement à des solutions équilibrées dans ce dossier.

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

Droit et pratique

Droit applicable aux services de bus internationaux

Il existe plusieurs services de bus internationaux opérés par des entreprises ferroviaires, notamment entre la Pologne et la Lituanie, ainsi qu'entre l'Allemagne et la République tchèque. Est-ce que les Règles uniformes CIV ou le PRR s'appliquent à ces services de transport ? En principe, non. Toutefois, en pratique, les entreprises peuvent choisir de les appliquer malgré tout.



DB AG/Michal Málek

En principe, les RU CIV s'appliquent au contrat de transport international rail-route, pour autant que le transport sur route reste confiné à l'intérieur d'un seul Etat. Par ailleurs, le PRR s'applique uniquement aux services de transport ferroviaire. Les transports internationaux par la route sont en fait soumis à un autre droit. Il s'agit soit de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagage par route

(CVR), signée à Genève, le 1er mars 1973, à laquelle huit Etats européens sont parties (voir la liste sur www.unece.org), soit du droit national.

Dans l'Union européenne, le droit national applicable aux contrats est déterminé selon les règles contenues dans les articles 3 et 5 du Règlement CE 593/2008 (dit « Rome I »). Les entreprises ferroviaires peuvent choisir parmi les cinq droits nationaux suivants, à savoir le droit du lieu:

1. de la résidence habituelle du voyageur
2. de la résidence habituelle du transporteur
3. de l'administration centrale du transporteur
4. de départ
5. de destination.

Une convention internationale, comme les RU CIV, peut également être désignée comme droit applicable au contrat, de sorte que le transport international rail-route pourrait être soumis au même droit sur tout le trajet. Il en résultera une plus grande sécurité juridique pour les entreprises ferroviaires et les voyageurs.

En tout état de cause, le choix du droit applicable doit être fait de façon très explicite. Il est recommandé aux entreprises d'indiquer ce droit directement sur le titre de transport délivré au voyageur, en caractères lisibles et compréhensibles.

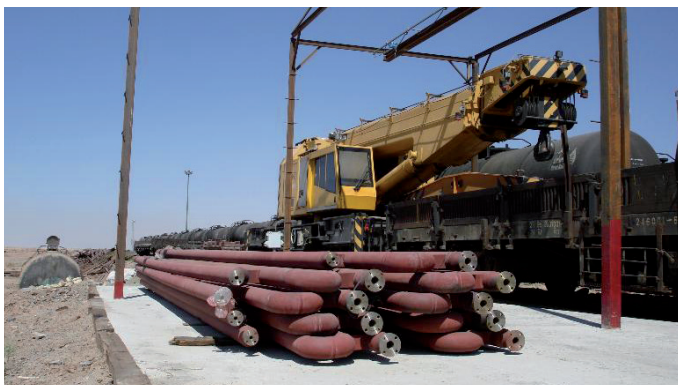
Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

Pro domo

Le CIT accueille deux nouveaux membres

Deux nouvelles entreprises ont adhéré au CIT avec effet au 1^{er} février 2010, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale 2010 : *Niroo Rail Transport Company* et *Kombinovani Prevoz d.o.o.*

Niroo Rail Transport Company, créée en 2005, a son siège à Téhéran (Iran). L'entreprise possède un parc de plus de 1500 wagons-citernes et effectue principalement des transports de produits pétroliers, de gaz et de produits pétrochimiques.



Kombinovani Prevoz d.o.o. est une entreprise familiale ayant son siège à Belgrade (Serbie). Sa création remonte à 1990 et c'est en 1998 qu'elle a fait l'acquisition de sa première locomotive. Actuellement, *Kombinovani prevoz d.o.o.* occupe plus de 50 collaborateurs.

De plus amples informations sur ces deux entreprises sont disponibles sur leur site Internet respectif : www.niroorail.com et www.kprevoz.co.rs.

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

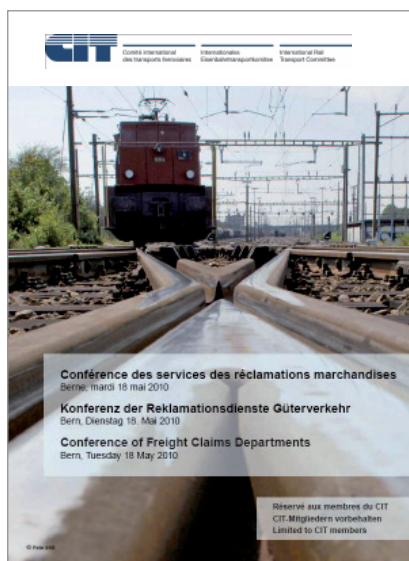


Workshop sur les droits des voyageurs Berne, 4 et 5 mai 2010

Ce workshop s'adresse au personnel des services clientèle et des services juridiques des entreprises membres du CIT et de l'UIC. Il a pour but de faire le point sur la mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 au niveau des entreprises et des associations ferroviaires, cinq mois après son entrée en vigueur. Les travaux de groupes permettront de tirer les premiers enseignements de la pratique, dans l'optique d'une éventuelle révision des conditions générales de transport ou de l'AIV.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers_Rights_2010.pdf



Conférence des services des réclamations marchandises Berne, 18 mai 2010

Cette conférence s'adresse au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT. Elle se concentrera sur des thèmes d'actualité, notamment sur les accords après-vente, la responsabilité dans le rapport triangulaire transporteur/détenteur du wagon/gestionnaire de l'infrastructure, ou encore la responsabilité en trafic CIM/SMGS. Les participants pourront traiter, en petits groupes, de problèmes d'intérêt général qui se présentent dans la pratique et organiser des entretiens particuliers avec des entreprises membres du CIT afin de développer la collaboration entre les services des réclamations.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici :

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2010.pdf

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
9 mars	Groupe d'experts Accords après-vente	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
4/5 mai	Workshop « Droits des voyageurs »	Berne
5 mai	Groupe de travail CIV	Berne
18 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
15/16 mars	Second Preparatory Conference to the 18 th OSCE Economic and Environmental Forum	Minsk	Erik Evtimov
17 mars	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Henri Trolliet
18 mars	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
18 mars	Groupe de support STI-TAP de la CER	Bruxelles	Max Krieg
18/19 mars	Conférence ERA : Le droit européen des contrats	Trier	Isabelle Oberson
23 mars	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
23 mars	Freight Focus Group de la CER	Bruxelles	Erik Evtimov
23/24 mars	Groupe commercial et groupe technique de l'UIC	Paris	Max Krieg
24 mars	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Clervaux	Nathalie Greinus
26 mars	UNECE Group of Experts on Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
7/8 avril	15 th Session of SPECA PWG-TBC (UN Special Programme for the Economies of Central Asia)	Almaty	Erik Evtimov
27 avril	SIAFI	Paris	Isabelle Oberson
28 avril	Passenger Working Group de la CER	Paris	Isabelle Oberson
29 avril	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
30 avril	Customer Liaison Group	Bruxelles	Isabelle Oberson
6 mai	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Thomas Leimgruber
19 mai	Groupe de travail « Non (integrated) Reservation Ticket » de l'UIC	Nuremberg	Max Krieg
25 mai	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
26 mai	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet

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