

Editorial

Un vent de changement dans le droit des transports



Les Chemins de fer russes (RZD), dans un courrier daté de fin mars 2010 et signé de leur président Vladimir Yakunin, ont présenté leur demande d'adhésion au CIT. Le Comité du CIT a décidé lors de sa réunion du 21 avril d'accepter la candidature de cette importante entreprise ferroviaire et souhaité une cordiale bienvenue à ce nouveau membre.

Certes, l'adhésion des RZD au CIT résulte logiquement de l'entrée de la Fédération de Russie dans l'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*, qui a pris effet le 1^{er} février 2010. Toutefois, elle est également le fruit d'une collaboration efficace et de longue date avec l'*Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD)* à Varsovie. En effet, dans le cadre du projet commun « Intero-pérabilité CIM/SMGS », le CIT et l'OSJD ont élaboré la lettre de voiture CIM/SMGS, dont l'utilisation s'est rapidement imposée sur plus d'une cinquantaine de relations de trafic régulières jusqu'à ce jour. En outre, la coordination des procédures en matière de réclamations contribue à traiter toute requête de façon rapide et efficace, axée sur les besoins de la clientèle.

L'entrée des RZD au sein du CIT donnera sans nul doute une nouvelle impulsion à ce projet. L'élaboration de dispositions contractuelles constituera la prochaine étape. Celle-ci devrait amener à la création d'un droit des transports uniforme applicable à tout le transport de marchandises sur l'axe Ouest-Est et inversement. Certes, il n'échappe pas aux responsables du projet que cette construction juridique ne peut constituer qu'une étape intermédiaire, les dispositions contractuelles demeurant toujours tributaires de prescriptions légales contraignantes. Néanmoins, la nécessité de bénéficier dès que possible d'une base juridique claire pour ces transports se fait impérativement sentir.

L'adhésion des RZD est d'autant plus réjouissante qu'elle entraîne d'autres évolutions. En effet, le 26 mars 2010, a eu lieu la réunion constitutive du groupe informel mis sur pied par la *Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE)* à Genève. La mission du groupe consiste à formuler des réflexions préliminaires concernant la création d'un cadre juridique uniforme pour les transports Ouest-Est. Dans cette initiative également, le CIT s'implique en première ligne et souhaite garantir une coordination optimale du poids politique de l'UNECE, des compétences spécialisées de l'OTIF et de l'OSJD ainsi que du savoir-faire pratique des entreprises ferroviaires.

Si une telle synergie parvient à s'imposer, les transports de marchandises entre l'Europe, la Russie et l'Asie pourraient bientôt être débarrassés de toute entrave juridique.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Journées bernoises 2010 : cas pratique	2
Retards en trafic voyageurs : possibilité de s'exonérer de toute responsabilité	3
Plus d'harmonisation dans le droit des contrats	4
Commission CIM : nouveautés dans les produits marchandises	5
Les Règles de Rotterdam : conséquences pour les EF	5
Le chemin de fer, trait d'union entre les pays sans accès à la mer	6
Nouveaux trafics CIM/SMGS entre la France et la Russie	7
Droit et pratique : points communs entre la Directive 2008/118 CE et les RU CIM	8
Pro domo : adhésion des RZD et changements dans les membres du CIT	8
Événement à venir	9

Conférence des services des réclamations marchandises Berne, 18 mai 2010

Conférence des services des réclamations marchandises
Berne, mardi 18 mai 2010

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr
Bern, Dienstag 18. Mai 2010

Conference of Freight Claims Departments
Bern, Tuesday 18 May 2010

Réservé aux membres du CIT
CIT-Mitgliedern vorbehalten
Limited to CIT members

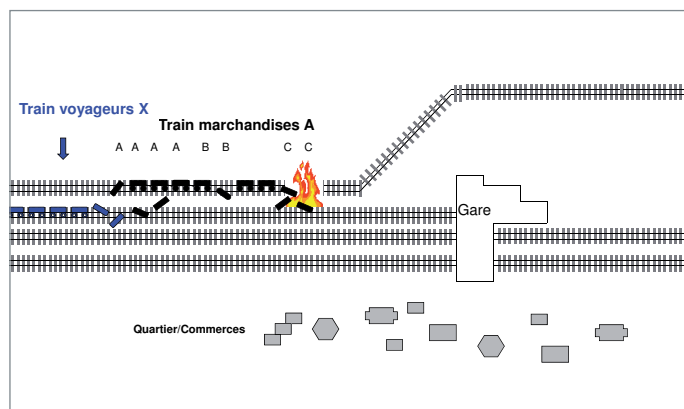
Pour de plus amples renseignements voir page 9 et sous :
www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2010.pdf

Journées bernoises

Cas pratique : rupture d'essieu sur un wagon

Les 130 participants aux Journées bernoises 2010 (4 et 5 février) ont abordé un cas pratique concernant aussi bien le trafic voyageurs que le trafic marchandises, dont la teneur était la suivante :

Le train de marchandises **A** a déraillé à l'entrée d'une gare en raison d'une rupture d'essieu sur un wagon appartenant à l'entreprise **B**. Consécutivement au déraillement, le train de voyageurs **X**, circulant en sens inverse, est entré en collision avec le train de marchandises **A**. En outre, des substances toxiques et hautement explosives se sont échappées de deux wagons-citernes appartenant au détenteur de wagons **C**. La gare ainsi que les bâtiments environnants ont dû être évacués et leur accès est demeuré interdit durant une période prolongée. Cette perturbation de l'exploitation a eu des répercussions sur de larges portions du réseau, engendrant de nombreuses annulations ainsi que d'importants retards sur des trains de voyageurs et de marchandises.



Répartis en six ateliers, les participants ont analysé ce cas sous différents angles. La conclusion qu'ils en ont tiré s'avère aussi actuelle qu'importante : dans certaines circonstances, la rupture d'essieu sur le wagon du détenteur **B** constitue un événement inévitable, dont l'EF **A** ne doit pas porter la responsabilité envers ses clients ainsi qu'envers le gestionnaire d'infrastructure.

Sont applicables en l'espèce les articles 23 § 2 CIM et 9 § 2 lettre b CUI qui prévoient que le transporteur peut se décharger de toute responsabilité lorsque le dommage « a eu pour cause (...) des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ». Ces conditions sont remplies lorsque l'EF s'est acquittée avec la diligence requise de toutes les obligations de surveillance et de contrôle qui lui incombent lors de la prise en charge et du transport du wagon de tiers. Le transporteur doit naturellement en apporter la preuve (voir CIT-Info 1/2010, p. 6).

Ce cas pratique a par ailleurs permis de souligner une nuance intéressante entre la responsabilité pour les dommages corporels et celle pour les dommages matériels. En cas de dommages corporels, le simple caractère inévitable des circonstances ne suffit pas à décharger le transporteur ; en effet, il est nécessaire que « l'accident [ait] été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire » (art. 26 § 2 lettre a CIV et art. 9 § 2 lettre a chiffre 1 CUI). Ainsi, le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour les dommages corporels qu'à deux conditions : la cause était inévitable et non ferroviaire.

Le cas pratique abordé a clairement illustré l'équilibre, mais aussi la logique et la cohérence de la COTIF en matière de responsabilité. Quiconque envisagerait de le remanier devrait donc faire preuve de la plus grande circonspection.

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

Critères de responsabilité

Responsabilité pour faute	Faute prouvée	Article 46 § 1 CIV Article 19 § 6 CIM, Article 22 § 1 CIM Article 7 CUV, Article 21 CUU
	Faute présumée	Article 53, 1 ^{ère} phrase CIV Article 24 § 1 CIM Article 4 CUV, Article 22 CUU
	Responsabilité « passée » (Les autres s'exonèrent en prouvant leur non faute)	Point 3.3.3 AIM Article 24.1 CUU Article 27.1, 2 ^{ème} phrase CUU
Responsabilité sans faute/causale/objective	Exonération de responsabilité seulement en cas de circonstances inévitables	Article 23 § 2 CIM Article 8 / 9 § 2 b) CUI
	Exonération de responsabilité seulement en cas de circonstances inévitables + extérieures à l'exploitation ferroviaire	Article 26 / 32 § 2 a) CIV Article 8 / 9 § 2 a), point 1 CUI
	Exonération de responsabilité seulement en cas de circonstances inévitables + extérieures à l'exploitation ferroviaire + exceptionnelles	
	Force majeure	

La COTIF dispose d'un système logique et cohérent en matière de responsabilité ; tout remaniement devrait donc être entrepris avec la plus grande circonspection.

Trafic voyageurs

Exonération de la responsabilité pour les retards

Est-ce que les transporteurs peuvent s'exonérer de leur responsabilité en cas de retard ? Cette question se pose à chaque fois que le trafic ferroviaire est perturbé par un événement externe à l'exploitation ferroviaire, par exemple lors de chutes de neige importantes, de suicides ou de grève générale.

Solution dans les GCC-CIV/PRR

La réponse à la question mentionnée ci-dessus est donnée de façon claire et transparente dans le point 9.5.2 des GCC-CIV/PRR, basé sur les *Règles uniformes CIV (RU CIV)* et le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) :

« Le transporteur est déchargé de sa responsabilité pour les retards effectifs ainsi que pour l'impossibilité de poursuivre le voyage le même jour lorsque le voyageur a été informé d'un retard éventuel avant l'achat du titre de transport, lorsque le retard imputable à la poursuite du voyage à bord d'un autre train ou à un réacheminement reste inférieur à 60 minutes à l'arrivée au lieu de destination ou lorsque l'événement est imputable :

- a. à des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise dans le cas d'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ;
- b. à une faute du voyageur ;
- c. au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise dans le cas d'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ; le gestionnaire de l'infrastructure ou – en cas d'impossibilité de poursuivre le voyage le même jour – une autre entreprise qui utilise la même infrastructure ferroviaire ne sont pas considérés comme des tiers ;
- d. à des restrictions de trafic consécutives à des grèves, dans la mesure où les informations nécessaires ont été portées à la connaissance du voyageur. »

Les transporteurs peuvent choisir de ne pas appliquer les GCC-CIV/PRR mais leurs propres conditions générales de transport. Celles-ci devraient reprendre les mêmes principes, avec de possibles variations favorables aux voyageurs sur la base de considérations commerciales. En tout état de cause, ces conditions générales reposent sur les textes légaux applicables : RU CIV, PRR et/ou droit national.

Articulation du PRR et des RU CIV

Le Chapitre IV du PRR sur les retards, correspondances manquées et annulations, ne contient pas directement la liste des causes d'exonération mentionnées au point 9.5.2 GCC-CIV/PRR. Cela portera peut-être à confusion pour les voyageurs, mais il ne s'agit pas d'une lacune. Cette complexité juridique découle du fait que le PRR contient dans son annexe 1 un extrait des RU CIV qui doit être lu en parallèle avec le corps de texte du PRR.

Les considérants 6 et 14 du PRR indiquent clairement que le PRR s'inscrit dans le système de responsabilité tel qu'il est défini par les RU CIV. Cela ressort également de l'article 15 PRR

qui se réfère explicitement à l'article 32 CIV. En conséquence, la responsabilité pour les retards dans le PRR est soumise au même régime de « responsabilité objective » ou « responsabilité de plein droit » que l'on trouve dans l'article 32 CIV. Ce régime est plutôt favorable aux voyageurs : ceux-ci doivent uniquement prouver leur dommage pour obtenir réparation. Il incombe ensuite au transporteur de prouver l'existence d'une cause d'exonération énumérée à l'article 32 § 2 CIV.

Dommages-intérêts, indemnités et assistance

Les RU CIV et le PRR mélangent plusieurs concepts sous l'appellation « responsabilité pour les retards ». Or les différents types de préjudices subis par le voyageur en cas de retard appellent différents types de « réparation » :

- 1) des *dommages-intérêts individuels* pour compenser les dommages pécuniaires subis du fait du retard (par exemple, le prix d'une nuit à l'hôtel) ;
- 2) des *indemnités individuelles* en pourcent du prix du transport lors d'une mauvaise exécution du contrat, comparables à la réduction du prix du loyer dans les contrats de bail ;
- 3) une *assistance immédiate et standardisée* offerte collectivement à tous les voyageurs (par exemple, le réacheminement par d'autres trains, l'organisation de transports alternatifs, la distribution de boissons ou de repas, etc.)

Les GCC-CIV/PRR soumettent les deux premières catégories de réparation *individuelle* au même régime de responsabilité objective. Par contre, elles traitent la 3^{ème} catégorie de réparation *collective* de façon distincte : les mesures d'assistance sont dues dans tous les cas et ne sont pas soumises aux mêmes conditions d'exercice que les dommages-intérêts et les indemnités (preuve du dommage et absence de cause d'exonération).

Comparaison avec le transport aérien

La Cour de Justice de l'Union européenne a consacré une distinction semblable, dans l'arrêt *IATA* (aff. C-344/04) relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas de retard, entre deux types de préjudices :

- 1) les préjudices quasiment identiques pour tous les voyageurs dont la réparation peut prendre la forme d'une assistance ou d'une prise en charge, standardisées et immédiates, pour tous les intéressés ;
- 2) les préjudices individuels subis par les voyageurs, inhérents au motif de leur déplacement, dont la réparation exige une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés et qui ne peut que faire l'objet d'une indemnisation a posteriori et individualisée.

De cette distinction découle également des conditions d'exercice différentes : la première catégorie de « réparation » est due en toutes circonstances sur la base du *Règlement CE 261/2004*, tandis que la deuxième catégorie est à examiner au cas par cas au regard des règles de responsabilité définies dans la Convention de Montréal.

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

- CIT-Info 2/2010

Trafic marchandises

Nouveautés dans les produits marchandises du CIT dès le 1^{er} juillet 2010

La Commission CIM a approuvé le 30 mars dernier les modifications et compléments ci-après. Ceux-ci entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Accords clients

A la demande du GTC-UIC, des *Conditions particulières de transport en trafic combiné international ferroviaire* seront intégrées à la check-list du CIT pour les accords clients. Un nouveau point 1.7, ainsi que les annexes 5 et 6, ont été créés à cet effet dans la check-list.

Désignation et codification des frais

La fiche UIC 920-6 (Codification numérique unifiée des frais accessoires, droits de douane et autres frais) ainsi que l'annexe 3 du GLV-CIM resp. l'annexe 2 du GLW-CUV (Liste des frais) seront adaptées à la Recommandation n° 23 de l'UNECE.

Indication du numéro du contrat de sous-traitance

Afin d'éviter que le transporteur substitué ne doive saisir manuellement le numéro du contrat de sous-traitance pour facturer ses prestations, ce numéro pourra désormais être inscrit dans la case 56 de la lettre de voiture ou de la lettre wagon.

Copie de la lettre de voiture en lieu et place de la feuille d'accompagnement

En vue de simplifier la procédure, il sera désormais renoncé à un modèle spécifique de feuille d'accompagnement. Des formulaires de lettres de voiture ou des copies de lettres de voiture seront dorénavant utilisés en guise de feuilles d'accompagnement. Toutefois, selon les autorités douanières, la désignation du document devra obligatoirement apparaître dans l'en-tête de celui-ci.

Vérification des indications de l'expéditeur

Jusqu'à présent, lors de l'acceptation de la lettre de voiture, le transporteur devait vérifier les indications inscrites par l'expéditeur sur la lettre de voiture concernant le nombre et la désignation des scellés. Or, les scellés se trouvent souvent à des



De gauche à droite : E Evtimov, CIT ; G. Charrier, Vice-président de la Commission CIM ; Ch. Heidersdorf, Président de la Commission CIM ; H. Trolliet, CIT ; N. Greinus, CIT.

emplacements difficiles d'accès et, dans de nombreux cas, les désignations sont illisibles. Par conséquent, il est très aisé pour le transporteur de vérifier le nombre de scellés, mais pas leur désignation. Le Guide du trafic marchandises sera adapté en conséquence.

Check-list pour les accords après-vente

Le traitement individuel des dommages de transport et des réclamations prend beaucoup de temps et nécessiterait des mesures de rationalisation. A cet effet, le CIT entend apporter sa contribution en créant une check-list pour les accords après-vente. Ces derniers permettent d'améliorer la qualité des prestations de transport ainsi que du service après-vente en général et de réaliser des économies lors du traitement des dommages de transport. La check-list sera élaborée dans le courant de cette année et soumise à la Commission CIM pour approbation lors de la prochaine réunion de cette dernière, qui se tiendra en 2011.

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

Les Règles de Rotterdam : conséquences pour les entreprises ferroviaires

Le 11 décembre 2008, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le projet de « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer » mis au point sous les auspices de la CNUDCI. Ce traité a été ouvert à la signature à Rotterdam le 23 septembre 2009 et il est connu depuis sous le nom de « Règles de Rotterdam ». A ce jour, la Convention a été signée par 21 Etats. Elle entrera en vigueur une année après le dépôt du 20^e instrument de ratification.

Pas seulement pour le transport maritime

Les Règles de Rotterdam (RR) remplaceront les actuelles Règles de La Haye et de Hambourg. Leur champ d'application n'est pas limité aux seuls transports maritimes mais s'étend – comme l'indique le titre de la Convention – aux transports internationaux

de marchandises effectués « entièrement ou partiellement par mer ». Ces nouvelles règles intéresseront donc aussi les entreprises ferroviaires qui effectuent des transports précédant ou suivant des transports internationaux par mer. Lorsque les Règles de Rotterdam seront applicables, ces entreprises se retrouveront dans une situation comparable à celle des transporteurs routiers ou fluviaux qui effectuent un transport intérieur en complément à un *transport ferroviaire transfrontalier* (cf. art. 1, § 3, CIM). Les Règles de Rotterdam sont ainsi l'expression d'une volonté généralisée des différents modes de transport de soumettre tous les transports complémentaires au même régime juridique que le parcours principal, quel que soit le moyen de transport utilisé. Elles vont toutefois un peu plus loin que les RU CIM car elles s'appliquent aussi aux trajets initiaux et finaux *transfrontaliers*.

Points importants pour les EF

Le propos n'est pas ici d'analyser les dispositions très détaillées et complexes des Règles de Rotterdam relatives au champ d'application de la Convention, aux documents (électroniques) de transport, aux droits et obligations ainsi qu'à la responsabilité des parties au contrat, à la livraison des marchandises, aux délais pour agir et enfin aux règles de for et d'arbitrage (pour ne citer que les principales têtes de chapitre de la Convention). L'entreprise ferroviaire ne devra s'y intéresser que si elle intervient en qualité de transporteur (principal) envers l'expéditeur des marchandises, autrement dit si elle conclut elle-même un contrat de transport international par mer pour le parcours principal. Si elle se limite à effectuer un trajet initial ou final par chemin de fer pour un transporteur maritime (par ex. un armateur de porte-conteneurs), elle voudra surtout savoir comment sa responsabilité en cas d'avarie est réglée et quelles sont les juridictions compétentes. C'est ce point que nous allons développer ici.

Il faut relever d'emblée que les Règles de Rotterdam établissent une différence entre les « parties exécutantes maritimes » et les parties exécutantes non maritimes – à l'instar des RU CIM qui, à l'article 3 lettre b, limitent la portée du terme « transporteur substitué » aux transporteurs *ferroviaires*. Une compagnie de chemin de fer portuaire pourrait ainsi avoir qualité de partie exécutante maritime (art. 1, ch. 7, 2^e phrase, RR) et donc être soumise aux obligations et au régime de responsabilité des Règles de Rotterdam applicables aux transporteurs contractuels. Les autres entreprises ferroviaires conservent le simple statut d'auxiliaire du transporteur contractuel et leur responsabilité est donc régie par le droit ferroviaire (RU CIM ou droit national). Le transporteur principal peut toutefois aussi limiter sa responsabilité aux termes des Règles de Rotterdam pour les dommages survenus à terre, mais uniquement dans l'hypothèse où les RU CIM n'auraient pas pu s'appliquer séparément au transport ferroviaire en question et si elles ne prescrivent pas un régime de responsabilité plus strict (art. 26 RR). Pour les transports complémentaires par chemin de fer *en trafic intérieur*, le transporteur principal est soumis aux Règles de Rotterdam en matière de responsabilité – et non à celles du droit ferroviaire national – pour tout le transport. Cet aspect est important pour l'entreprise ferroviaire qui effectue un transport complémentaire dans la mesure où le transporteur principal ne peut se retourner contre elle qu'en vertu du droit ferroviaire national et seulement dans les limites des Règles de Rotterdam.

Les transports effectués sur les *lignes maritimes inscrites* (art. 1, § 4, CIM) sont par ailleurs toujours régis par les RU CIM (art. 82, lit. c, RR).

Le Chapitre 14 RR sur les règles du for ne vise que les actions contre le transporteur principal et contre les parties exécutantes maritimes, mais pas contre les autres parties exécutantes, comme les entreprises ferroviaires. Lors de l'entrée en force des Règles de Rotterdam, les entreprises ferroviaires ne devront donc pas se préparer à intervenir dans des juridictions qui leur étaient jusqu'alors étrangères.

Conclusion

La portée des Règles de Rotterdam reste contenue pour le secteur ferroviaire. Le but principal poursuivi par cette nouvelle Convention est avant tout de soumettre la responsabilité des parties maritimes au droit maritime pour l'ensemble du transport, y compris dans le transport multimodal, et de permettre leur assujettissement à un autre régime de responsabilité uniquement lorsque le préjudice survient à terre, que le lieu du préjudice est connu et que des règles de responsabilité impératives prévues par un autre instrument international (par ex. RU CIM) pourraient s'appliquer au cas d'espèce. Mais pour l'instant, il convient d'attendre l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam.

Rainer.Freise(at)dva.db.de
Original: DE



© DB AG/Günter Jazbec

Transports mer-rail : nouvelles Règles de Rotterdam

Le chemin de fer, trait d'union entre les pays et régions sans accès à la mer membres de l'OSCE

Tel était le « fil rouge » de la deuxième conférence préparatoire de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), qui a eu lieu mi-mars à Minsk, capitale du Bélarus. La présidence kazakhe de l'OSCE a mis l'accent, pour cette année 2010, sur les facilitations douanières ainsi que sur l'amélioration de la sécurité du transport terrestre (routes et voies ferrées) au sein de la zone OSCE.

Bon nombre d'Etats membres de l'OSCE ne disposent pas d'accès à la mer. Leurs transports terrestres, plus particulièrement le trafic ferroviaire moyenne et longue distances, jouent un rôle déterminant dans le développement du commerce international et, dès lors, dans la pérennité de leurs relations avec la communauté internationale. Aussi le choix de la ville de confé-

rence, Minsk, était-il particulièrement pertinent, le Bélarus se situant à la croisée de corridors routiers et ferroviaires majeurs (à l'instar des corridors II Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou et IX Vienne-Bucarest-Kiev-Minsk-Moscou). Cet Etat occupe également une position cruciale dans la politique européenne de voisinage, notamment en ce qui concerne la mise sur pied et le développement de la nouvelle politique douanière à la frontière de deux unions douanières : l'Union européenne à l'Ouest et l'union douanière Bélarus-Russie-Kazakhstan à l'Est.

C'est dans ce contexte, aux enjeux stratégiques importants et complexes, que s'est tenu le 16 mars le Panel IV, lequel portait principalement sur les questions relatives à la facilitation et à l'amélioration du transport international ferroviaire des mar-

chandises. A cette occasion, les représentants des principales organisations intergouvernementales et ferroviaires ont exposé avec force détails en quoi il était nécessaire de surmonter, par le biais de la COTIF/CIM et du SMGS, la dualité du système juridique régissant le transport international ferroviaire des marchandises, afin d'effacer l'une des dernières réminiscences de la séparation qui a marqué l'Europe.

Citant un exemple de réussite méritant d'être encouragé, le CIT a évoqué la création de documents de transport uniformes ainsi que d'instruments juridiques complémentaires qui doivent permettre de surmonter les différences entre les deux régimes juridiques. Sur cette base, la présidence de l'OSCE a décidé de suivre les mesures ci-après, dans le cadre du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », et de les soutenir avec vigueur :

- élargissement du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS au Kazakhstan ainsi qu'à d'autres Etats d'Asie centrale ;



- harmonisation des régimes de responsabilité CIM/SMGS ;
- soutien des Etats membres de l'OSCE ainsi que d'autres organisations internationales dans l'élaboration d'un droit international uniforme en matière de transport ferroviaire.

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

Transports CIM/SMGS entre Vesoul (France) et Kaluga (Russie)

Fin mars 2010, GEFCO, en partenariat avec la SNCF et Transcontainer, a lancé un flux ferroviaire de transport de pièces automobiles entre Vesoul, en France et Kaluga, en Russie. Ce projet de transport multimodal est l'un des plus ambitieux d'Europe en termes de volumes transportés.

3 000 kilomètres en 5 jours

Au départ du Terminal de Naviland Cargo, situé à proximité de l'usine PSA Peugeot Citroën de Vesoul, le train prend la direction de Malaszewicze/Brest à la frontière de la Pologne et du Bélarus où s'effectue un transbordement des containers (fournis par Transcontainer) sur des wagons russes pour être acheminés ensuite sur le site de production de Kaluga. Tous les transports sont effectués exclusivement sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. GEFCO utilise à cette fin le programme informatique Document+ développé par JERID.

Le premier train complet de pièces automobiles, à destination de l'usine PSA Peugeot Citroën et Mitsubishi est arrivé à Kaluga, en Russie, le mercredi 10 mars, parcourant ainsi 3 000 kilomètres en 5 jours.

La multimodalité comme alternative à la route

En réponse à la nécessité d'une logistique plus respectueuse de l'environnement, la multimodalité apparaît comme une solution optimale, véritable alternative à la route. Le territoire russe, par son ampleur, se prête à l'utilisation du fret ferroviaire, le transport se réalisant souvent sur de longues distances. GEFCO et



Nouveaux transports pour GEFCO

© GEFCO

ses partenaires SNCF et Transcontainer allient leurs outils et savoir-faire pour la mise en place d'une liaison ferroviaire quotidienne au départ de Vesoul vers Kaluga. Fruit d'un an d'études des différents partenaires, ce flux est l'un des plus importants projets multimodaux en Europe.

Remplaçant l'équivalent de 36 camions par jour au départ et raccourcissant les délais d'acheminement de 8 à 5 jours, ce flux quotidien contribue à une diminution significative d'émissions en CO₂. Un tel choix préserve la route, en permanence, de 576 camions par semaine en transit entre la France et la Russie.

Xavier.Wanderpepen(at)sncf.fr
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.

La Directive 2008/118 CE et l'article 30 § 4 CIM comportent-ils des points communs ?

La Directive 2008/118/CE du Conseil relative au régime général d'accise¹ abroge la Directive 92/12/CEE du Conseil relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise². Toutes deux se fondent sur l'article 113 du TFUE (ex-article 93 TCE), qui vise à harmoniser, par le biais du droit secondaire, les taxes indirectes (notamment les droits d'accises sous forme d'accises ou d'astreintes) des Etats membres si, et dans la mesure où, cette harmonisation est nécessaire pour assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur selon l'article 26 al. 2 TFUE (ex-article 14 al. 2 TCE – sous réserve des restrictions liées au principe de subsidiarité selon l'article 5 al. 3 TUE³ – ex-article 5 al. 3 TCE). Ainsi, la nouvelle Directive relative au régime général d'accise régleme-
toute, tout comme celle en vigueur jusqu'à présent, le prélèvement des accises sur les marchandises.

L'article 30 § 4 CIM régleme-
te le remboursement par le transporteur des montants déboursés en cas de perte de la marchandise, notamment des droits de douane, pour autant qu'ils aient effectivement été acquittés, à l'exception des droits d'accises. Lors de la procédure d'exportation ou d'importation douanière, les entreprises ferroviaires (EF) sont qualifiées de « principales obligées » ou de « principales » par les autorités douanières ; en cas d'infraction à la législation douanière, elles répondent solidairement du paiement des droits de douane avec l'expéditeur ou le destinataire.

En revanche, les biens soumis aux droits d'accises tels que l'alcool ou le tabac circulent en régime de suspension de tels droits. Pour ces transports, les EF ne sont pas « principales obligées » aux côtés de l'expéditeur et/ou du destinataire. En cas de perte ou d'avarie de la marchandise selon les articles 30 § 4 et 32 § 4 CIM, les EF ne sont donc pas tenues de rembourser les droits d'accises, dans la mesure où il s'agit de dommages indirects subis par l'ayant droit.⁴

Ainsi, ces deux actes juridiques couvrent des domaines de réglementation différents : la Directive 2008/118 traite des taxes indirectes sous forme de droits d'accises, tandis que les articles 30 § 4 et 32 § 4 CIM réglementent le remboursement des droits de douane acquittés.

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

1 JO. CE L 9 du 14.1.2009, p. 12 et ss

2 JO. CE L 76 du 23. 3. 1992, p. 1 et ss

3 Article 5 al. 3 TUE : « En vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union intervient seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les Etats membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union », JO UE C 115 du 9 mai 2008, p. 13 et ss

4 Voir à cet effet le rapport de l'Office central 1999, p. 143, chiffre 7

Pro domo

Adhésion des Chemins de fer russes au CIT

Le CIT a reçu, fin mars 2010, la demande d'adhésion des Chemins de fer russes (RZD), signée par son Président, Vladimir Yakunin. Après la création du CIT en 1902 avec la participation des Chemins de fer russes, le cours de l'Histoire a pris un autre tournant et résulté dans une scission du droit du transport ferroviaire entre l'Est et l'Ouest.

L'adhésion des RZD au CIT fait logiquement suite à l'adhésion de la Fédération de Russie à l'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*, le 1^{er} février 2010. D'autre part, elle est le fruit d'une collaboration efficace et menée de longue date dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

Disposant d'une infrastructure étendue et bien entretenue, la principale entreprise ferroviaire de la Fédération de Russie – par ailleurs deuxième transporteur ferroviaire au monde – ouvre ainsi de nouvelles perspectives en Europe et en Asie pour les transports ferroviaires de bout en bout au niveau intercontinental. Aussi l'adhésion de la Fédération de Russie à l'OTIF et des RZD au CIT constitue-t-elle une étape majeure dans les efforts consentis pour outrepasser la dualité qui prévaut en matière de droit international du transport ferroviaire.



© 2003-2010 ОАО "РЖД"

Un nouveau membre important pour le CIT

Désireux de relever ce défi du XXI^e siècle, le CIT mettra tout en œuvre pour adapter ses produits et services aux nouveaux besoins. Le site www.rzd.ru (en russe et en anglais) fournit de plus amples informations sur les Chemins de fer russes.

Le Secrétariat général du CIT souhaite la cordiale bienvenue aux collègues des RZD au sein de notre association.

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

Changements dans les entreprises membres du CIT

Le secteur trafic marchandises des **GYSEV Zrt.** a été scindé en deux sociétés indépendantes : **GYSEV Cargo Zrt.**, dont le siège se trouve à Sopron (Hongrie) et **Raaberbahn Cargo GmbH**, dont le siège se trouve à Wulkaprodersdorf (Autriche). A partir du deuxième trimestre 2010, ces deux sociétés effectueront des transports chacune sur leur territoire, en Hongrie et en Autriche.

L'entreprise norvégienne **NSB AS**, sise à Oslo, était jusqu'à présent affiliée au CIT par le biais de CargoNet AS. Son adhésion en qualité de membre à part entière prendra effet au 1^{er} mai 2010.

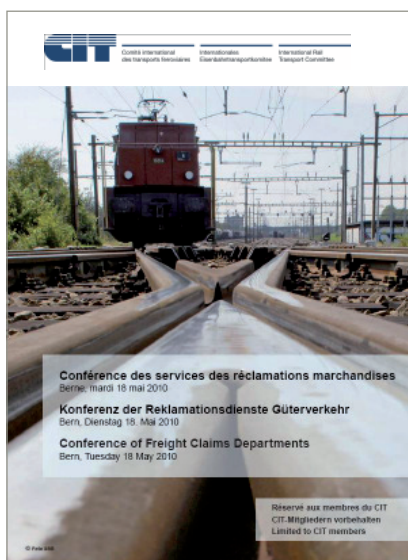
Ces changements interviennent sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale, qui se réunira le 18 novembre 2010.

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



© NSB/Dovrebanen/Photo: Leif J. Olestad

Le transport voyageurs exécuté par les NSB



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
4/5 mai	Workshop « Droits des voyageurs »	Berne
5 mai	Groupe de travail CIV	Berne
18 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne
14/15 juin	Groupe de travail CIV	Berne
15/16 juin	Groupe de travail CIM	Berne
22 juin	Groupe de coordination CIM/SMGS	Vienne
23 juin	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Vienne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
6 mai	Groupe de travail trafic marchandises de la SERG	Istanbul	Erik Evtimov
6 mai	European Regional Assembly de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
17/18 mai	Groupe de travail RID – Bagages à main	Berne	Max Krieg
19 mai	Groupe de travail « Non (integrated) Reservation Ticket » de l'UIC	Nuremberg	Max Krieg
25 mai	Freight Focus Group de la CER	Paris	Erik Evtimov
25 mai	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
25/26 mai	18 th Meeting of the OSCE Economic and Environmental Forum	Prague	Thomas Leimgruber
26 mai	Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
26/27 mai	Réunion commune « Douanes-Chemins de fer »	Bruxelles	Nathalie Greinus
27/28 mai	Conférence : « Le rail, Vecteur d'Intégration Maghrébine »	Tunis	Henri Trolliet
28 mai	Séminaire SNCF	Paris	Isabelle Oberson
1 ^{er} juin	Groupe d'étude « Utilisation des wagons » de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
17 juin	Groupe de travail Maintenance Passager de l'UIC	Paris	Max Krieg
29 juin/1 ^{er} juillet	Groupe de pilotage Tarif Est-Ouest de l'UIC	Rép. tchèque	Isabelle Oberson
6/7 juillet	UIC Global Rail Freight Conference (GRFG)	St Petersburg	Erik Evtimov
8 juillet	2 nd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	St Petersburg	Erik Evtimov

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