

Editorial

Des perspectives impressionnantes pour le fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie



Comme vous pourrez le lire dans le présent numéro du CIT-Info (p. 2), un nouveau centre industriel est en cours de construction à l'ouest de la Chine, près de la frontière kazakhe, représentant un volume d'investissement colossal de 215 milliards de dollars.

Sept mille kilomètres séparent ce centre du port le plus proche, ce qui signifie que la quasi-totalité des marchandises produites sur ce nouveau site et destinées aux marchés russe et européen seront transportées par voie terrestre.

Les chemins de fer chinois et russes sont bien conscients de cette formidable opportunité pour le rail et se préparent en conséquence. Il reste à espérer que les entreprises ferroviaires européennes, de leur côté, ne laissent pas passer cette évolution.

Une chose est sûre, le projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique », qui a déjà atteint ses objectifs intermédiaires, arrive à point nommé ! Aussi bien les chemins de fer chinois, kazakhs que russes ont annoncé leur intention d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS pour ces nouveaux flux de marchandises.

A cette occasion, il n'est pas inutile de relever une fois encore le fait que, si ce nouveau document s'avère certes un instrument pratique, il ne constitue toutefois pas une avancée suffisante. Tout au plus permet-il de franchir, mais non de combler, le fossé existant entre les RU CIM et le SMGS. Par conséquent, aussi bien la clientèle que les entreprises ferroviaires ont besoin pour la réglementation du trafic Est-Ouest de fondements juridiques créant une uniformité et une sécurité juridiques du début à la fin du transport.

L'objectif demeure donc une convention internationale, dont l'élaboration devrait être entamée de toute urgence. Selon le CIT, il s'agit principalement de reprendre et de combiner judicieusement les meilleurs éléments des RU CIM et du SMGS, en veillant à introduire le moins possible de prescriptions contraignantes et le plus possible de dispositions souples.

Cependant, de l'eau aura encore coulé sous les ponts d'ici à ce que ce projet se soit réalisé. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires doivent se contenter, dans un premier temps, d'établir par voie contractuelle les dispositions qui, à l'avenir, devraient être applicables légalement. A la fin de cette année déjà, le Groupe juridique compétent du CIT et de l'OSJD soumettra un premier projet de « Conditions particulières de transport CIM/SMGS (CPT-CIM/SMGS) ». Les entreprises ferroviaires, qui nourrissent des attentes élevées à cet égard, attendent impatiemment les résultats de ces travaux.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Cap vers l'ouest : La Chine mise sur le rail pour les transports vers l'Occident	2
Le Monténégro membre de l'OTIF depuis le 1 ^{er} juillet 2010	3
Droit des voyageurs : Etat des exemptions au PRR	4
Consultation sur l'AIV	4
Campagne de l'UE sur les droits des voyageurs	5
Elaboration d'un modèle simplifié de lettre de voiture ?	5
L'OSCE également encourage le fret ferroviaire intercontinental	6
Maintenance des wagons	7
Le Parlement européen favorable aux Règles de Rotterdam	8
Incoterms® 2010	8
Le « Commentaire Freise » sur le droit du transport ferroviaire	8
European Performance Regime : Confidentialité des données	9
Droit et pratique : Quelles règles s'appliquent aux locomotives remorquées ?	9
Colloque de l'IDIT « Droits des passagers & Mobilité »	10

COLLOQUE

Transport de personnes

Nouveaux droits & nouvelles formes de mobilité

FACULTÉ DE DROIT - ROUEN
24 SEPTEMBRE 2010

Pour de plus amples renseignements voir page 10 et sous :
www.idit.fr/sommaire.php

Droit des transports et politique des transports

Cap vers l'ouest : la Chine mise sur le rail pour les transports vers l'Occident

Dans le domaine du fret ferroviaire intercontinental entre l'Asie/la Chine et l'Europe se dévoilent actuellement des perspectives que personne n'aurait crues possibles encore récemment. En effet, selon des informations transmises par les Chemins de fer russes (RZD), une nouvelle zone économique est en cours de construction dans l'ouest de la Chine, dans la province du Xinjiang, à la frontière avec le Kazakhstan. L'investissement du gouvernement chinois dans ce projet s'élèverait à 215 milliards de dollars.

Ce centre industriel est situé au sud-est d'Ürümqi, la capitale de la province, dans la ville de Yining, reliée depuis peu par une ligne directe au réseau ferroviaire chinois. De l'autre côté de la frontière sino-kazakhe, les travaux de construction du second point frontière de Korgan par les Chemins de fer kazakhs (KZH) battent leur plein. Ce projet, qui découle pour l'essentiel d'une volonté politique, engendrera des répercussions considérables sur le plan économique, en particulier du point de vue logistique, dans la mesure où les nouvelles unités de production se trouvent à plus de 7'000 kilomètres du port chinois le plus proche.

Par conséquent, le raccordement ferroviaire des régions intérieures de *Chine occidentale* avec celles d'*Europe occidentale* revêt une importance croissante. Des liaisons dotées d'une planification et d'une organisation efficaces ne seraient qu'une suite logique de ce développement économique fulgurant dans l'ouest de la Chine. Elles permettraient d'assurer en toute sécurité l'écoulement régulier des marchandises produites dans la nouvelle zone économique de Yining (selon les informations préliminaires, jusqu'à 250 000 conteneurs par mois).

Les Chemins de fer russes (RZD) et chinois (KZD) se préparent à un rythme soutenu à accueillir ces nouveaux flux de marchandises. Lors de la réunion des Groupes de coordination et de pilotage du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » les 22 et 23 juin 2010 à Vienne, la plus haute représentante des RZD a annoncé que les nouveaux transports se déroulaient sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Les Chemins de fer kazakhs ont également réagi en conséquence et prévoient d'ouvrir prochainement à la circulation des lignes destinées aux importations ainsi qu'aux transports en transit effectués sous couvert de la lettre de voiture (inscription du Kazakhstan dans l'annexe 1 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS).

Par conséquent, des tâches considérables attendent les responsables du projet que sont le CIT et l'OSJD au niveau de la planification, l'organisation et la réalisation de transports tests, de même qu'en matière de formation et de soutien du personnel ferroviaire pour l'application de la lettre de voiture CIM/SMGS. Une séance d'information importante est prévue pour fin 2010 ou début 2011.

Déjà la moitié du trafic réalisé avec la nouvelle lettre de voiture CIM/SMGS

Lors de la dernière réunion à Vienne, le compte-rendu des coordinateurs a permis d'établir que la moitié du trafic CIM/SMGS est effectué à l'heure actuelle sous couvert de la lettre de voiture uniforme. En supposant que l'application de celle-ci permet d'économiser 30 € par envoi (puisque'il n'est plus nécessaire d'établir un nouveau document à la frontière) et 40 minutes par wagon (suppression des temps d'attente), l'efficacité du traitement des trains complets (généralement composés de 40 wagons) en trafic CIM/SMGS se trouve ainsi considérablement accrue.

Le représentant de DB Schenker Rail DE a relevé à juste titre le fait qu'une utilisation toujours plus large de la lettre de voiture CIM/SMGS présupposait une rétrocession à la clientèle des gains de productivité. En Allemagne par exemple, d'importants clients sont uniquement disposés à renoncer aux processus actuels s'ils en retirent un avantage financier direct.

Le Groupe de coordination a pris acte du fait que des trains complets circulent depuis les usines automobiles de Vesoul (à l'ouest de Mulhouse) en direction de Vorotinsk (près de Kaluga, au sud de Moscou) depuis mars 2010 (voir à ce sujet le compte rendu détaillé dans le CIT-Info 2/2010, p. 7). Le responsable du projet à SNCF Geodis a pu confirmer que l'expédition de ces trains sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS fonctionne sans problème et contribue de manière prépondérante à un déroulement rationnel et sûr des transports.

En vue d'obtenir des chiffres encore plus fiables et plus facilement comparables, les responsables du projet collectent les données sur la base d'un nouveau formulaire uniforme, basé sur la grille élaborée par ZSSK Cargo et les RZD, pour la période du premier semestre 2010.

Moins de dommages par le rail que par la mer

Le Groupe de coordination a constaté avec intérêt l'apparition, en nombre toujours croissant, de nouveaux transitaires dans le commerce avec la Chine. Selon les informations parues dans la presse, une jeune entreprise berlinoise, Tets AG, qui possède deux filiales à Pékin et Moscou et vise un chiffre d'affaires de 10 à 15 millions d'euros, organise des transports de conteneurs depuis la Chine vers le Kazakhstan et la Russie, ainsi que depuis le sud de l'Asie jusqu'en Asie centrale. Son directeur mise sur un revirement des mentalités dans la branche logistique, convaincu de l'absurdité de convoier des conteneurs par bateau de Shanghai à Saint-Petersbourg pour ensuite leur faire parcourir au moins 3'000 kilomètres dans la direction opposée par rail ou par route jusqu'en Asie centrale.



La Route de la soie : rêve et réalité.

Dans ce contexte, il a également été relevé que les transports par le rail ont gagné en sûreté, avec un taux de dommages qui se situe même en-deçà de celui de la navigation maritime. En guise d'explication à cette évolution, les coordinateurs ont invoqué l'augmentation des actes de piraterie en mer, qui entraînent à leur tour une hausse significative des primes d'assurance. Ainsi, l'insécurité croissante des transports maritimes et les liaisons directes avec les régions intérieures par le rail sont deux raisons qui expliquent la nouvelle importance stratégique des chemins de fer en tant que prestataire global de services de transport.

Transport multimodal sur la mer Baltique et la mer Noire

Pour les liaisons ferry-boat sur la mer Baltique, l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF/CIM, l'adhésion des RZD au CIT ainsi que l'inscription des lignes maritimes Sassnitz-Baltiysk et Sassnitz-Ust-Luga jouent un rôle important.

L'assujettissement des liaisons mentionnées au régime des RU CIM revêt d'autant plus d'importance qu'un nombre croissant de flux massifs de marchandises de grande valeur transite par la mer Baltique. Le changement d'écartement de 1435 mm à 1520 mm a déjà lieu sur le territoire allemand (à la gare de Sassnitz-Mukran), ce qui simplifie considérablement l'organisation des transports et offre d'intéressantes perspectives en vue d'une réglementation uniforme des dispositions en matière de responsabilité, couvrant l'ensemble du territoire jusque dans les pays intérieurs d'Asie centrale. De l'avis des coordinateurs, l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS permettra de faciliter et d'accélérer ces transports.

Outre la liaison par ferry Sassnitz-Baltiysk, qui se prête bien à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, les Chemins de fer lituaniens (LG) négocient avec DB Schenker Rail DE et les Chemins de fer biélorusses (BC) l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS sur la liaison ferry Sassnitz/Mukran-Klaipeda. Le coordinateur responsable auprès des LG a informé des possibilités et du potentiel existants pour ces transports multimodaux bateau-rail. Les responsables continueront à suivre attentivement et à soutenir vigoureusement ce projet.

L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS en mer Noire implique l'inscription des lignes maritimes dans la liste des lignes CIM par un Etat membre de l'OTIF. Les coordinateurs appuient

avec insistance une demande correspondante de la part de la Bulgarie ou de la Turquie. Cette évolution pourrait avoir pour conséquence l'assujettissement d'autres liaisons en provenance et en direction du port d'Odessa, en Ukraine.

Conditions particulières de transport CIM/SMGS

Après l'achèvement des travaux relatifs aux dispositions procédurales en matière de traitement des réclamations CIM/SMGS, y compris le versement des indemnités reconnues, les responsables du projet estiment également nécessaire d'examiner quelles dispositions en matière de responsabilité au niveau des relations juridiques client-transporteur et entre transporteurs doivent être harmonisées.

Les principes de la responsabilité CIM/SMGS ont été présentés dans le cadre du Groupe de pilotage. Les conclusions tirées de la discussion seront prises en considération dans les travaux liés au projet de dispositions élaboré par le Groupe juridique.

Il est prévu d'examiner une première version des Conditions particulières de transport CIM/SMGS lors de la prochaine réunion du Groupe de pilotage, qui aura lieu à Berlin à fin novembre 2010.

Les réunions CIM/SMGS tenues à Vienne à l'invitation d'Express Interfracht ont permis d'esquisser une nouvelle étape du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Les quelque quarante participants ont accueilli pour la première fois les représentant-e-s des Chemins de fer kazakhs (KZH) et pris acte avec satisfaction de la confirmation officielle de la participation au projet des Chemins de fer mongols. Cette année, le Groupe de coordination développera d'autres solutions intégrées pour les transports entre l'Europe/la Russie et l'Asie/la Chine ; les travaux du Groupe de pilotage, quant à eux, se concentreront essentiellement sur l'élaboration des Conditions particulières de transport CIM/SMGS.

Le CIT et l'OSJD tiennent à adresser leurs remerciements à la direction d'Express Interfracht pour la parfaite organisation des réunions, qui a apporté une contribution décisive aux très bons résultats enthousiasmants obtenus.

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

Monténégro : homogénéisation du droit dans la péninsule des Balkans

L'adhésion du Monténégro à l'OTIF est désormais chose faite. Avec l'acquisition de la qualité de membre par cet Etat limitrophe de la Bosnie-Herzégovine, de la République de Serbie, de l'ex-République yougoslave de Macédoine et de la République d'Albanie (qui font déjà partie de l'OTIF). La COTIF s'applique désormais à l'ensemble de la péninsule des Balkans. Une lacune est ainsi comblée. Le Monténégro applique tous les appendices de la COTIF depuis le 1^{er} juillet 2010.

Ce pays devient ainsi le 45^{ème} Etat membre de l'OTIF (www.otif.org).



Trafic voyageurs

Exemptions dans le domaine des droits des voyageurs – état des lieux

D'après les informations dont dispose le SG CIT, les décisions portant sur les exemptions au Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (n° 1371/2007) sont encore attendues des cinq Etats suivants : Italie, Lituanie, Pays-Bas, Portugal et Suède.

Sept Etats – Bulgarie, France, Irlande, Lettonie, Luxembourg, Roumanie et Royaume-Uni – ont accordé toutes les exemptions admises pour l'ensemble du trafic intérieur.

L'Autriche, l'Espagne, la Finlande, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie ont octroyé des exemptions au compte-gouttes. Enfin, les Etats les plus restrictifs en la matière sont l'Allemagne et la Belgique.

Le Danemark et la Slovaquie n'ont autorisé aucune exemption à l'application du PRR.

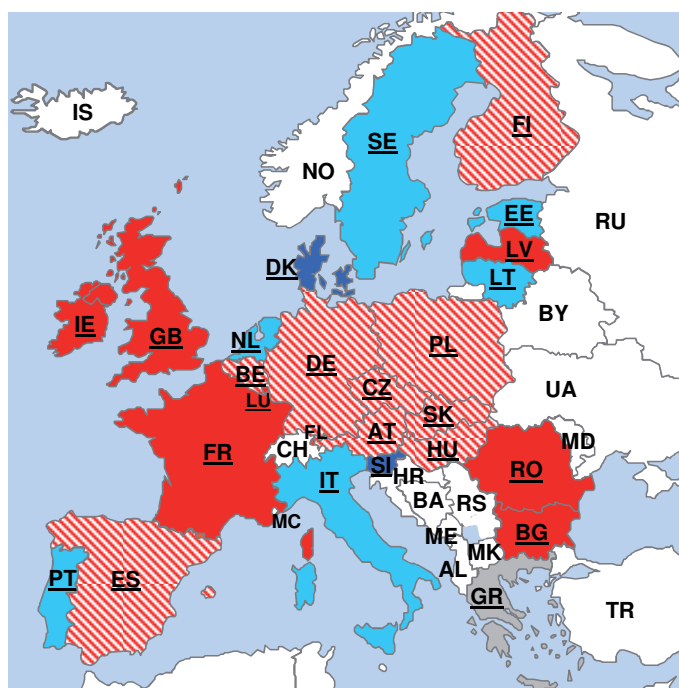
- Pas d'exemptions
- Pas d'exemptions (législation en attente)
- Exemptions pour tous les articles non obligatoires
- Exemptions pour des articles déterminés
- Droit national inconnu

Nota : Cette carte se base sur les informations reçues de la part des membres du CIT/de la CER. Le CIT ne peut pas garantir leur intégralité.

Le CIT met à la disposition de ses membres une liste constamment tenue à jour dans le domaine de son site Internet qui leur est réservé. La liste de la Commission européenne a été actualisée à fin mai 2010. Toutefois, cette dernière présente encore certaines incohérences.

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

PRR 2009 : Vue d'ensemble sur les exemptions



Faut-il modifier l'AIV ?

Avec l'explosion du nombre de réclamations et des montants versés au titre d'indemnité depuis fin 2009, certaines règles de l'AIV ont des résultats quelque peu désavantageux pour certaines entreprises. Il devient dès lors nécessaire pour le CIT de réfléchir à une révision de ces règles afin d'arriver à une situation plus équilibrée.

Système actuel

L'AIV facilite la coopération entre les services clientèle des entreprises membres du CIT actives dans le transport ferroviaire international. Il règle la question de savoir quelle est l'entreprise qui, selon le type de réclamation, doit traiter celle-ci, verser une compensation au voyageur et supporter les coûts.

Pour ce qui concerne les cas de retard, l'AIV impose aujourd'hui à l'entreprise émettrice du titre de transport concerné de gérer la réclamation. Cette entreprise supporte seule tous les coûts, sauf dans quelques cas bien précis. Il faut toutefois rappeler que

l'AIV définit une solution standard à laquelle les entreprises sont libres de déroger. Celles-ci peuvent ainsi répartir certains coûts entre elles sur la base d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

Questionnaire sur l'AIV

Le Workshop des 4 et 5 mai derniers a permis de tirer de premiers enseignements sur les conséquences du PRR sur le nombre des réclamations et sur les difficultés liées à leur traitement au niveau international. Le Groupe de travail CIV a demandé à approfondir certains aspects avant d'opérer des changements dans les règles actuelles de l'AIV. Le CIT fera donc circuler cet été un questionnaire auprès de ses membres afin d'analyser quelles sont les dispositions de l'AIV qui créent des difficultés en pratique. Le SG CIT réfléchira, sur la base des données recueillies, à des solutions alternatives aux règles actuelles.

Le Groupe de travail CIV se réunira les 21 et 22 septembre prochains pour discuter des résultats du sondage effectué pendant l'été et décidera si, et dans quelle mesure, il faudra réviser l'AIV.

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

La Commission a lancé sa campagne pour promouvoir les droits des voyageurs

Le 29 juin 2010, la Commission européenne a dévoilé les affiches et les dépliants qu'elle a créés pour informer les voyageurs européens de leurs droits. La campagne est donc lancée, avec un nouveau site internet (<http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights>), en anglais pour l'instant, qui contient toutes sortes d'informations utiles aux voyageurs avant l'été.

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



Campagne pour les droits des voyageurs ferroviaires.

Trafic marchandises

Elaboration d'un modèle simplifié de lettre de voiture ?

Les effets de la crise économique se font sentir sur le projet e-RailFreight également et viennent s'ajouter à la complexité du système, laquelle a peut-être été sous-estimée jusqu'à présent. C'est pourquoi une réalisation du projet par étapes est prévue à court terme.

Dans l'optique d'une amélioration à moyen terme, le Groupe de travail CIM du CIT a décidé, lors de sa réunion des 15 et 16 juin, d'examiner l'opportunité d'un modèle simplifié de lettre de voiture. Ce document de transport se limiterait aux fonctions et données exigées par les Règles uniformes CIM, ce qui permettrait de diminuer ainsi les tâches administratives et de réduire les coûts de mise en œuvre de la lettre de voiture électronique.

Un petit groupe, dirigé par M. Lothar Schneemann (DB Schenker Rail DE), a été chargé de procéder à l'examen détaillé des fonctions et des données. Il s'est réuni début juillet, avec pour mission de présenter en octobre une première ébauche de modèle simplifié de lettre de voiture ainsi que les modifications à effectuer dans les guides.

Qui est le premier transporteur ?

Le terme de « premier transporteur » apparaît à maintes reprises dans les produits marchandises du CIT, tantôt pour désigner le premier transporteur qui prend en charge la marchandise (premier cas de figure), tantôt pour désigner le transporteur ayant conclu le contrat de transport avec l'expéditeur (deuxième cas de figure).

Le Groupe de travail CIM a estimé que seules les dispositions relatives au premier cas de figure devaient être précisées dans les produits marchandises du CIT.

Les dispositions concernant le second cas de figure peuvent être maintenues. S'agissant de la légitimation passive, cela signifie que le transporteur qui prend en charge la marchandise tout comme le transporteur ayant (uniquement) conclu le contrat de transport peuvent être actionnés.



Le groupe de travail CIM lors de sa réunion de juin. De gauche à droite : E. Evtimov (CIT), A. Nisi (Trenitalia), P. Clerc (CFF Cargo), F. Vaisson (SNCF Fret), L. Schneemann et P. Schuld (DB Schenker Rail DE), I. Gries (OTIF).

Autres travaux du Groupe de travail CIM

D'autres thèmes ont également été abordés lors de cette réunion, notamment la nouvelle check-list pour la rédaction d'accords après-vente, la procédure de recours contre des tiers dans le cadre de l'AIM, les répercussions des nouvelles exigences douanières sur les produits marchandises du CIT ainsi que le contrôle de satisfaction par rapport à ces produits.

Certains de ces thèmes seront encore approfondis par les membres du Groupe de travail afin que des modifications des produits marchandises puissent être retenues lors de la prochaine réunion.

Les modifications adoptées devront ensuite être soumises à la Commission CIM avant de pouvoir entrer en vigueur, vraisemblablement au cours de l'année 2011.

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

L'OSCE également encourage le fret ferroviaire intercontinental

Ce n'est pas un hasard si l'*Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)* se penche également sur les questions liées aux transports : en effet, des liaisons terrestres et maritimes fiables contribuent de manière prépondérante à la stabilité et à la sécurité internationales.

Dans ce contexte, l'OSCE porte depuis longtemps une attention particulière au transport international routier et ferroviaire de marchandises entre l'Europe, la Russie et l'Asie. Du 24 au 26 mai 2010, cette organisation a tenu à Prague son 18^e Forum, lequel avait pour thème « *Promouvoir une bonne gouvernance aux points frontières, améliorer la sécurité des transports terrestres et faciliter le transport international routier et ferroviaire dans la région de l'OSCE* ». Plus d'une centaine de représentants d'Etats européens et asiatiques, ainsi que de l'UE et de l'OTIF, y ont pris part. La représentation des chemins de fer était assurée par l'UIC et le CIT.



Thomas Leimgruber, Secrétaire général du CIT, présente les projets de son organisation.

Un projet du CIT et de l'OSJD couronné de succès

Cette manifestation a permis au CIT de présenter à un public intéressé et influent les progrès réalisés dans le cadre du projet commun CIT/OSJD « *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* ». Comme chacun sait, la lettre de voiture CIM/SMGS a été introduite à large échelle avec succès en 2009 et est utilisée, à l'heure actuelle, sur plus d'une cinquantaine de relations de trafic régulières. Les transports pour l'industrie automobile entre les sites de production européens d'une part et russes d'autre part représentent une part considérable.

Bases juridiques uniformes

Le CIT tient à souligner que la lettre de voiture CIM/SMGS constitue certes une étape importante, mais ne suffit toutefois pas à vaincre les obstacles juridiques rencontrés en trafic est-ouest. Il est indispensable, tant pour les entreprises de transport que pour la clientèle, de disposer d'un droit uniforme, dont l'élaboration incombe aux organisations intergouvernementales que sont l'OTIF, l'OSJD et l'UNECE.

Un tel droit du transport n'est toutefois envisageable qu'à moyen terme, dans la mesure où son élaboration durera au minimum cinq à dix ans. Or, un tel délai supplémentaire n'est acceptable ni pour la clientèle ni pour les entreprises ferroviaires. Dans l'intervalle, mais aussi en vue de préparer une législation axée

sur la pratique, le CIT et l'OSJD élaborent actuellement des fondements juridiques uniformes sur une base contractuelle. Ceux-ci régleront à la fois la relation externe client-transporteur et la relation interne entre transporteurs, reprenant à cet effet des éléments des RU CIM et du SMGS. Les premiers résultats concrets sont attendus pour fin 2010.

Répercussions sociales

Un problème non négligeable a également été exprimé lors de ce Forum, à savoir que la suppression d'obstacles administratifs pourrait également engendrer la suppression de postes de travail. Conséquence directe, un tel projet ne suscite pas partout un enthousiasme sans borne. A cet égard, le CIT a présenté les expériences observées lors de l'introduction de la lettre de voiture CIM/SMGS, laquelle, en supprimant la nécessité d'établir une nouvelle lettre de voiture à l'interface entre les deux régimes juridiques, rend superflus un grand nombre d'emplois dans la branche de l'expédition.

En conclusion, pour assurer le succès de projets relatifs à la facilitation du franchissement des frontières, il convient d'inclure systématiquement les aspects sociaux – un enseignement nouveau pour certains participants à la conférence.

Quelle est la contribution de l'OSCE ?

Le CIT souhaitait avant tout transmettre le message suivant : l'OSCE peut donner une impulsion de premier ordre au fret intercontinental ferroviaire en prônant d'une part sur le plan politique la création d'un droit du transport uniforme et, d'autre part, en créant des conditions cadre favorables pour les entreprises ferroviaires en matière de réalisation de transports tests sur une base contractuelle. Plutôt que des montagnes de documents, ce sont des interventions et des actions concrètes qui sont souhaitées.

L'exemple des Chemins de fer du Kazakhstan

En marge de la conférence, les Chemins de fer kazakhs ont présenté leur programme visant à réduire les émissions de CO₂. A l'appui de chiffres et de délais, cette entreprise met en œuvre des mesures de protection concrètes du climat, et ce dans un pays deux fois plus grand que l'Allemagne, la France et l'Espagne réunies, sur un réseau ferroviaire dont à peine un tiers des lignes sont électrifiées mais qui assure pourtant 70% de l'ensemble du trafic marchandises. Avec leur présentation, les Chemins de fer kazakhs ont suscité à juste titre l'étonnement et l'admiration de bien des représentants occidentaux.

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



Gestion de la maintenance des wagons

Soucieuse d'assurer la cohérence et la consistance des dispositions applicables au trafic international ferroviaire des marchandises, la Commission européenne, au travers de ses propositions de modification des directives relatives à la sécurité ainsi qu'à l'interopérabilité ferroviaire au niveau de la définition du détenteur de wagon, s'oriente actuellement vers un rapprochement avec le droit de la COTIF. Dorénavant, en référence à l'article 2, lettre c des RU CUV, l'article 3, lettre s de la directive 2004/49/CE définit le « détenteur » comme suit :

« Le « détenteur » est la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) prévu à l'article 33 de la directive 2008/57/CE. »

Les organisations ferroviaires soutiennent cette évolution favorable, qui, pour la coordination future du droit des wagons international et européen, renferme essentiellement les éléments suivants :

- dans la mesure où le droit communautaire dérivé reprend telle quelle la définition du détenteur de wagon figurant dans la COTIF, la directive 2004/49/CE¹ sur la sécurité prescrit également au détenteur l'obligation d'entretien de ses wagons ;
- au cours des deux prochaines années, la Commission de l'UE instaurera progressivement, en collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA), un système de certification européen des ateliers habilités à effectuer les travaux de maintenance sur les wagons, conformément à la directive relative à l'interopérabilité 2008/57/CE².

Certification des ateliers

La modification de la directive 2004/49/CE concernait, outre la définition du détenteur de wagon à l'article 3, lettre s, également la définition de l'ECM dans l'article 2, lettre z de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité. Selon l'article 33, outre le détenteur, l'*Entity in charge of maintenance* (ECM) doit également être inscrite au *National Vehicle Register* (NVR). Seuls les ateliers enregistrés sont ensuite habilités et autorisés à procéder à la maintenance des wagons. Les NVR nationaux seront par la suite coordonnés par l'ERA au sein d'un registre européen des wagons autorisés (art. 34 directive 2008/57/CE). La question se pose donc de savoir qui peut prétendre au titre d'ECM et, par là-même, figurer dans le NVR.

Cette question décisive sur le plan juridique doit tout d'abord être examinée sous l'angle de la directive 2004/49/CE sur la sécurité. Les dispositions de l'article 14a, alinéa 2 stipulent que l'ECM peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure (GI) ou un détenteur de wagon³. Cette énumération est-elle exhaustive ?

L'interprétation purement juridique laisse à penser que l'article 14a, alinéa 2 de la directive 2004/49/CE constitue un exemple d'énumération des instances qui pourraient remplir la fonction d'ECM⁴. Cette conclusion n'exclut toutefois pas, loin s'en faut, que l'actuelle relation triangulaire EF-GI-détenteur de wa-



Photo© SBB

gon pourrait devenir une relation formée de quatre parties (avec l'ECM en tant que personne juridique si le détenteur de wagon n'exécute pas lui-même la maintenance des wagons mais en assume la responsabilité).

Forum marchandises du VAP

Lors de sa réunion de printemps, qui s'est tenue fin mai 2010 à Zurich, le Forum marchandises du VAP (Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés) s'est penché sur des questions d'avenir stratégiques, lesquelles revêtent un intérêt particulier pour le CIT, notamment sous l'angle des aspects liés à la responsabilité. La fréquentation importante (plus de 150 participants) atteste, comme l'a relevé le Secrétaire général du VAP, M. Frank Furrer lors de son allocution d'ouverture, de la vaste portée de la réorganisation du système de certification des ateliers de réparation des wagons (ECM) dans le droit communautaire dérivé, et ce tant pour les détenteurs de wagons que pour les transporteurs.

La discussion est d'autant plus actuelle que, selon l'article 14a, alinéa 5 de la Directive 2004/49/CE sur la sécurité, le système de certification des ECM devrait être élaboré par la DG MOVE d'ici au 24 décembre 2010, sur proposition de l'ERA.

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

1 Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE, ainsi que la directive 2001/14/CE, JO L 220 du 21.06.2004, p. 16-39.

2 Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte), JO L 191 du 18.7.2008, p. 1-45.

3 La version anglaise de l'article 14a, alinéa 2 de la directive 2004/49/CE est rédigée comme suit : « *may be an entity in charge of maintenance* ».

4 Sur cette base, la Commission a soumis une proposition de règlement visant à l'élaboration d'un système de certification des ECM le 8 mai 2010.

Le Parlement européen favorable aux Règles de Rotterdam

Dans une résolution portant sur la stratégie du transport maritime jusqu'en 2018¹, le Parlement européen invite les Etats membres à signer et à ratifier dès que possible les Règles de Rotterdam (RR).

Lors du Forum de l'OSCE, qui s'est tenu à Prague du 24 au 26 mai 2010 (voir ce numéro, p. 6), le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas sont également intervenus avec insistance en faveur d'une ratification de ces règles.

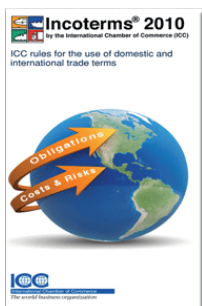
Pour les entreprises ferroviaires, les Règles de Rotterdam sont d'autant plus pertinentes que des cas de figure pourraient se présenter, dans le cadre de contrats de transport de porte à porte (door-to-door), dans lesquels les règles en matière de responsabilité selon le droit maritime s'appliqueraient également aux parcours terrestres si le lieu où est survenu le dommage est inconnu (article 17 RR).

S'il est prouvé que le dommage est survenu lors du trajet ferroviaire, le régime de responsabilité en réseau garantit, selon l'article 26 des RR, une application prioritaire des règles en matière de responsabilité selon les RU CIM. Dès lors, le procès-verbal (et, ce faisant, le formulaire CIT 20 correspondant) gagne en importance.

Depuis septembre 2009, la « Convention sur les transports internationaux de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer » est ouverte à la signature, ce dont se sont acquittés jusqu'à présent 21 Etats. Signature ne signifie toutefois pas ratification ; en effet, cette convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été également ratifiée par vingt Etats au moins (art. 94, al. 1 RR).

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

¹ European Parliament resolution of 5 May 2010 on strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 (2009/2095(NI)).



Incoterms® 2010

Incoterms® 2010 reflète les évolutions et changements intervenus dans le commerce international et dans les pratiques commerciales. Outre les onze règles Incoterms®, cette publication contient des tableaux ainsi que des commentaires détaillés visant à faciliter l'application de ces dernières. Depuis 1936, les Incoterms, publiés par la Chambre de commerce inter-

ationale (ICC), permettent aux acteurs commerciaux d'éviter les malentendus en clarifiant les coûts, les risques ainsi que la répartition de certaines obligations entre l'acheteur et le vendeur dans les contrats de vente.

La nouvelle version entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Dès qu'elle sera disponible (septembre 2010), le Secrétariat général du CIT examinera les modifications éventuelles à apporter dans le GLV-CIM s'agissant des mentions relatives au paiement des frais sur la lettre de voiture.

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

<http://www.iccbooks.com/Home/Home.aspx>

Le « Commentaire Freise » est arrivé !



Le professeur Rainer Freise n'est pas seulement Président du CIT, mais également l'auteur du Commentaire de Munich sur le droit du transport international ferroviaire.

Tout juriste spécialisé dans le domaine ferroviaire connaît bien les commentaires de *Nanassy*, *Allégret*, *Favre/Wick* ou *Mutz*. Ces derniers constituent des instruments incontournables dans un domaine juridique plutôt dans l'ombre, tant au niveau de la doctrine que de la jurisprudence et pour lequel chaque écrit s'y rapportant revêt une importance d'autant plus grande.

Dorénavant, il faudra compter avec un nouvel ouvrage de référence. En effet, les commentaires relatifs aux Règles uniformes CIM et CUV, rédigés par le professeur Rainer Freise, docteur en droit, sont disponibles depuis peu. Ils composent une partie du *Commentaire de Munich au « Handelsgesetzbuch »* (Code du commerce allemand), volume 7, quatrième livre, *Handelsgeschäft* (actes commerciaux), 407 à 475 *Transportrecht* (Droit des transports).

Le « Commentaire Freise » se distingue par sa rigueur, son exhaustivité et sa clarté. Aucun problème ne demeure sans solution, aucune question sans réponse. En outre, les doctrines

divergentes sont également prises en compte et examinées de manière approfondie. Les praticiens se réjouiront en particulier de la richesse de la documentation sous forme de conditions générales.

En préambule aux commentaires relatifs aux RU CIM et CUV, on trouve un exposé détaillé de la genèse de la COTIF, de l'organisation de l'OTIF, du caractère juridique et de l'interprétation du droit de la COTIF ainsi que du rapport de celui-ci avec le droit de l'UE. L'auteur reprend l'avis défendu par le CIT dans son étude de 2006 portant sur le thème « *La COTIF et le droit communautaire relatif au transport ferroviaire international : conflits et solutions envisageables* », selon lequel l'article 3, alinéa 2 de la COTIF ne constitue pas une règle relative aux conflits de loi, mais une simple norme organisationnelle.

Viennent ensuite les commentaires relatifs à chaque disposition, énumérés de manière systématique selon l'objectif normatif, le motif, la genèse, le domaine d'application et la signification pratique ; ils sont suivis des explications portant sur les caractéristiques des éléments constitutifs et les conséquences juridiques ainsi que, si nécessaire, le traitement des questions de concurrence et du fardeau de la preuve.

Ainsi, le droit du transport international ferroviaire s'enrichit d'un classique. Nous pouvons donc apprécier à sa juste valeur le fait que l'auteur de ce commentaire soit également le Président du CIT et mette donc ses compétences spécialisées à la disposition de nos membres également.

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

Utilisation de l'infrastructure

Projet pilote EPR : accord sur la confidentialité des données

Le système développé dans le cadre du projet *European Performance Regime* (EPR) devrait être testé à grande échelle dès octobre 2010. Pour rappel, ce projet, mené conjointement par l'UIC et RNE, vise à améliorer la qualité des performances de l'infrastructure en instaurant un système de pénalités pour les entreprises qui causent des retards.

Entreprises impliquées dans le projet pilote

Plusieurs GI et EF se sont déclarés prêts à tester l'application pilote de l'EPR sur certains corridors internationaux. Pour ce qui concerne les gestionnaires d'infrastructure, il s'agit de Prorail, Infrabel, RFF, DB Netz, ÖBB Netz, SBB Infra, BLS et RFI. Du côté des EF, on trouve notamment SCNB Logistics, SNCF, DB Schenker Rail DE, RCA, SBB Cargo, SBB Personenverkehr, BLS Cargo et Trenitalia.

Confidentialité des données à préserver

L'EPR fonctionne sur la base des minutes de retard constatées tout au long du parcours du train sur un corridor donné. Le GI attribue à chaque retard un code qui explicite la cause du retard. Il l'introduit dans un système informatique au niveau national, qui le transmet à *Europtirail*, un système de gestion du trafic international utilisant les codes de la fiche UIC 450-2.

Ces systèmes sont en général accessibles à l'EF en cause, afin que celle-ci en prenne connaissance et vérifie la justesse du code attribué.

Ces données informatiques sur les minutes de retard et leurs causes sont des données commercialement sensibles. C'est pourquoi le chef de projet de l'EPR a demandé aux GI et EF de signer un accord pour préserver et garantir la confidentialité des données échangées lors de la phase test de l'application pilote. Cet accord interdit à toute partie de divulguer des informations confidentielles récoltées lors des tests effectués en 2010-2011. Il implique aussi que les parties prendront des mesures pour garantir la sécurité, l'intégrité et l'authenticité des données échangées.

Cet accord est positif en ce qu'il donne un cadre juridique minimum à l'application pilote de l'EPR. Il ne résout pas les questions juridiques fondamentales liées à l'application de l'EPR à grande échelle. Celles-ci seront traitées de façon plus approfondie au sein du Groupe juridique lorsque l'application pilote aura montré la justesse et l'utilité de l'EPR pour améliorer les performances de l'infrastructure.

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

Droit et pratique

Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Qu'en est-il des locomotives ?

Lors de travaux de manœuvre, il arrive de plus en plus fréquemment que des locomotives remorquées (donc déclenchées) soient ajoutées aux compositions de trains. Dès lors, la question se pose de savoir si les *Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire* (RU CUV – annexe D à la COTIF) s'appliquent également à ces locomotives remorquées.

Selon l'article 1, les RU CUV s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM. Dans la version allemande, à l'article 2, lettre b, le terme « *Wagen* » désigne « tout *véhicule* (« *Fahrzeug* »), apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction ». La version française, qui, selon l'article 45, alinéa 1, phrase 2 de la COTIF, fait foi en cas de divergence d'interprétation, emploie le terme de « *véhicule* », ce qui tend à suggérer une interprétation plus étroite que celle connotée par le terme « *Fahrzeug* » et exclut par conséquent les locomotives remorquées. L'objectif de cette disposition vise essentiellement à définir les wagons comme des *moyens* de transport pour effectuer des transports.

De fait, les RU CUV ne permettent pas de résoudre la question de savoir à quelles dispositions doivent être soumises les locomotives remorquées.

Par ailleurs, force est de constater que la caractéristique « non pourvu de moyen de traction » exclut, de toute évidence la « traction ». Par ce terme, on entend la mise à disposition d'une force de traction en vue de convoyer des wagons chargés ou vides dans un délai déterminé et pour un prix fixé d'avance (voir CG traction, chiffre 1).

Par conséquent, un tel cas devrait en toute logique être soumis à l'article 24 des RU CIM. Dès lors, la locomotive remorquée est remise comme marchandise et transportée en trafic international ferroviaire sous couvert d'une lettre de voiture CIM. Conformément à l'article 24, § 1 CIM, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule (dans le cas présent, la locomotive remorquée) ou de ses pièces fixes survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison. Par contre, le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires (article 24, § 2 CIM).

De plus, cette interprétation est étayée par une approche historique-téléologique de l'article 5, § 1, lettre b, phrase 1 CIM 1980, dont les Dispositions complémentaires uniformes (DCU 2, chiffre 2 du 1^{er} janvier 1993) incluaient également les locomotives dans la définition de véhicules ferroviaires circulant sur leurs propres roues.

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



Colloque de l'IDIT « Droits des passagers & Mobilité »

L'Institut du Droit International des Transports (IDIT), en collaboration avec la Faculté de Droit de l'Université de Rouen (France), organisera le vendredi 24 septembre 2010 à Rouen un colloque portant sur le thème « Transport de personnes – nouveaux droits et nouvelles formes de mobilité ».

- le rôle et les responsabilités des agences de voyage ;
- les nouvelles technologies ;
- l'autopartage (car sharing) ;
- les services d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite ;
- les nouveaux risques et les assurances.

Jean-Luc Dufournaud, directeur adjoint du Département juridique de la SNCF et vice-président du CIT, s'exprimera en particulier sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) sous l'angle des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs.

Plus d'informations sous : www.idit.fr/sommaire.php

Les différents volets suivants seront abordés :

- les droits actuels des voyageurs dans l'espace UE par rapport à ceux en vigueur peu avant l'adoption du nouveau règlement, ceci pour les quatre modes de transport (aérien, ferroviaire, routier et maritime) ;
- les nouvelles formes de mobilité ;

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
1 ^{er} septembre	Groupe d'experts Accords après-vente	Berne
6 septembre	Réunion ad hoc du Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
7 septembre	Groupe d'experts « Modèle simplifié de lettre de voiture »	Berne
7/8 septembre	Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
9 septembre	Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
21/22 septembre	Groupe de travail CIV	Berne
23 septembre	Comité 2/2010	Berne
19/20 octobre	Groupe de travail CIM	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
20 juillet	Négociations entre CIT et RNE concernant les EurGTC	Vienne	Thomas Leimgruber
7 septembre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
14/15 septembre	Groupe commerciale et Groupe technique de l'UIC	Paris	Max Krieg
15 septembre	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Paris	Nathalie Greinus
16 septembre	3 rd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
21 septembre	Assemblée générale de la CER	Berlin	Thomas Leimgruber
30 septembre	Groupe d'étude « Utilisation des wagons » de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
4 octobre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
5 octobre	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
6 octobre	Freight Focus Group de la CER	Paris	Henri Trolliet
13 octobre	Passenger Working Group de la CER	Paris	Isabelle Oberson
14 octobre	Customs Meeting de la CER	Bruxelles	Nathalie Greinus
14 octobre	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
15 octobre	Liaison Meeting with Customers Organisations	Bruxelles	Isabelle Oberson
20/21 octobre	Groupe de travail TAP Maintenance and Development de l'UIC	Paris	Max Krieg
21/22 octobre	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics	Genève	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