

Editorial

Rétrospective 2010



L'année 2010 touchant à sa fin, le moment est venu de dresser le bilan des douze mois écoulés, lesquels ont été ponctués par plusieurs évolutions et événements significatifs :

L'année s'est ouverte sur les Journées bernoises, un événement majeur pour le CIT, qui a enregistré la participation record de plus de 120 juristes spécialistes du transport ferroviaire. Cette manifestation a débouché sur l'« Appel de Berne », lequel invite l'UE, l'OTIF, l'UNECE et l'OSJD à coordonner et harmoniser la législation ferroviaire internationale dans l'intérêt de l'uniformité et de la sécurité juridiques. Il y a de bonnes raisons de penser que cet appel n'est pas demeuré lettre morte.

Un autre temps fort de l'année 2010 a été l'adhésion des Chemins de fer russes (RZD) au CIT. La présence à notre Assemblée générale du Vice-président des RZD en personne, M. Avtandil Gorgiladze, illustre bien l'importance qu'il convient d'accorder au développement du trafic ferroviaire entre l'Europe, la Russie et l'Asie. Événement non moins important, les Chemins de fer chinois (KZD), mongols (MTZ) et kazakhs (KZH) ont participé pour la première fois à la réunion du Groupe de pilotage du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

Au niveau des affaires courantes, il convient de mentionner la conclusion des négociations avec RailNetEurope (RNE) portant sur l'élaboration de conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure. Désormais, le secteur des chemins de fer dispose – enfin ! – de règles uniformes et équitables en matière de responsabilité, applicables à la relation juridique entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Ces règles s'inspirent des RU CUI, mais l'application de ces dernières ne constitue toutefois pas une condition préalable à leur utilisation. Par conséquent, nous sommes en droit d'espérer que ces conditions générales seront rapidement reconnues et employées à large échelle, indépendamment des questions d'application des RU CUI dans les Etats membres de l'UE.

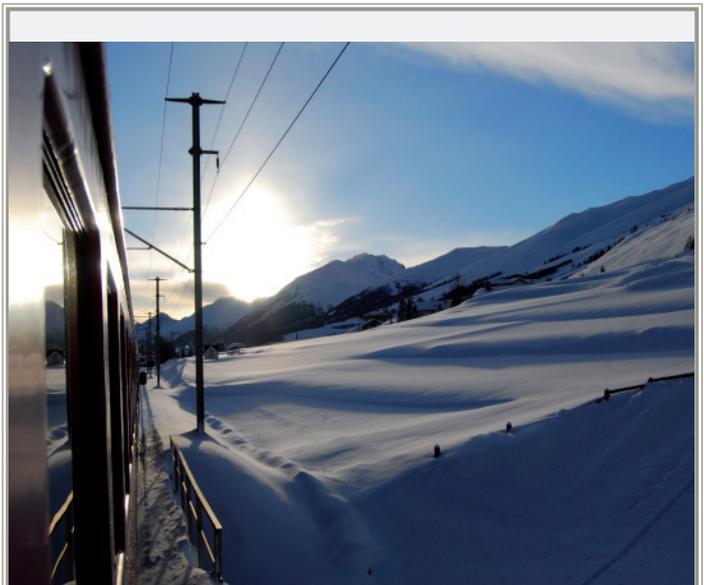
Enfin, ce panorama ne serait pas complet s'il ne faisait pas état du succès de l'introduction du Règlement sur les droits des voyageurs dans le domaine ferroviaire. La mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 à fin 2009 représentait un véritable tour de force pour le CIT et ses membres. Une tâche pour le moins complexe reste toutefois encore à accomplir : il s'agit désormais de garantir la répartition équitable et efficiente des indemnités versées aux voyageurs entre les entreprises impliquées.

Au terme de cette année bien remplie, le CIT remercie toutes celles et tous ceux qui ont contribué au succès de ses différents travaux et projets. Nos remerciements s'adressent en particulier au Président du CIT, le professeur Rainer Freise, qui prendra à la fin de l'année une retraite bien méritée. M. Freise a dirigé notre organisation durant de nombreuses années et l'a marquée de son empreinte, ce qui lui vaut notre reconnaissance et notre gratitude les plus sincères.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Recast du 1 ^{er} Paquet ferroviaire	2
Le projet bruxellois de droit européen des contrats	2
Conférence des CFF sur la régulation à Berne	3
L'UIRR fête ses 40 ans	3
Droits des voyageurs: aspects politiques	4
Workshop « Les titres de transport de A à Z »	4
La lettre de voiture CIM/SMGS de l'Europe jusqu'en Chine	5
Marchandises : Développement des produits du CIT	6
RAILDATA fête ses 15 ans	6
Les nouvelles RU CUI	7
European GTC of Use of Infrastructure	8
Droit et pratique	8
Assemblée générale 2010 du CIT	9
Nouveaux membres	11
Départ de Rainer Freise	12



Le CIT vous présente ses meilleurs vœux pour la nouvelle année.

Nous tenons à vous remercier du soutien et de la confiance que vous nous avez accordés tout au long de l'année écoulée, en espérant vivement poursuivre notre excellente collaboration en 2011.

Nous vous souhaitons de joyeuses fêtes.

Votre Team du CIT

Droit des transports et politique des transports

Recast du 1^{er} Paquet ferroviaire : impact sur la relation contractuelle GI-EF

La Commission européenne a publié en septembre 2010 sa proposition de *Directive établissant un espace ferroviaire unique européen* (COM/2010/475). La refonte du premier Paquet ferroviaire était attendue depuis plusieurs années et touche à des sujets essentiels pour le développement du rail, tels que le financement de l'infrastructure, la séparation entre infrastructure et opérations, le calcul des redevances d'utilisation, l'accessibilité des services à fournir aux entreprises ferroviaires, le rôle des autorités de régulation, etc. Elle contient également quelques aspects touchant directement à la relation contractuelle entre les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure, sur lesquels le CIT s'est penché lors de la dernière réunion de la Commission CUI, le 26 octobre 2010.

Echange d'informations

La Commission européenne veut améliorer la transparence du marché en exigeant des informations plus précises dans le document de référence du réseau. Le CIT soutient cet objectif, non seulement pour la phase pré-contractuelle, mais également pour la phase contractuelle, à savoir pendant l'utilisation de l'infrastructure. Les informations sur les restrictions de trafic (par exemple, des restrictions liées à des travaux non planifiés sur l'infrastructure, ou à des décisions des autorités restreignant l'accès des trains de marchandises dangereuses sur une ligne)

ne sont pour l'instant pas échangées de façon optimale au niveau européen. La législation pourrait contenir un principe général sur l'échange d'informations lors de l'utilisation de l'infrastructure.

Régime de performance

La Commission européenne veut uniformiser les différents régimes de performance nationaux, en imposant des paramètres de fonctionnement similaires à tous les systèmes. Or tout paramètre de fonctionnement découle de décisions stratégiques et commerciales qui font partie d'un ensemble : la définition des causes de retard et leur attribution aux différents acteurs, la méthode de répartition des retards secondaires et des minutes de retard rattrapées par les différents acteurs, l'inclusion ou l'exclusion des retards externes, la méthode de calcul des pénalités, les plafonds minimaux de retard pour que le train en retard entre en considération dans le système, etc. Tout est lié. Il revient aux acteurs impliqués dans un tel système de s'accorder sur les meilleurs critères pour améliorer la qualité sur l'infrastructure utilisée. Les régimes de performance ne devraient pas être figés par la législation.

Le CIT suivra l'évolution du Recast sur ces deux points et fera part de sa position à la CER.

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

Un nouveau tournant pour le projet bruxellois de droit européen des contrats

Le 1^{er} juillet 2010, la Commission européenne a adopté un Livre vert¹ visant à offrir une structure aussi cohérente que possible au droit européen des contrats. Elle propose à cet effet sept options différentes :

1. Clauses contractuelles types non contraignantes destinées au marché intérieur
2. Cadre commun de référence (« boîte à outils ») pouvant servir de base aux législateurs dans les Etats membres lors de l'élaboration de leurs propres projets de loi
3. Recommandations relatives au droit des contrats que les législateurs des Etats membres mettent en œuvre dans leurs propres ordres juridiques
4. Droit européen des contrats facultatif, lequel s'applique en parallèle au droit national des contrats et peut être librement pris en considération par les consommateurs et les entreprises
5. Harmonisation du droit national des contrats par l'intermédiaire d'une directive de l'UE adressée aux Etats membres
6. Harmonisation du droit national des contrats par l'intermédiaire d'un règlement de l'UE directement applicable dans les Etats membres et prévoyant des droits et obligations spécifiques pour les consommateurs et les entreprises
7. Code civil européen, lequel remplace le droit des contrats dans les Etats membres

Le Groupe d'experts institué au printemps afin d'examiner la mise en place d'un cadre commun de référence se fixe désormais l'objectif ambitieux d'entreprendre l'élaboration d'un droit européen des contrats facultatif (option 4) sans qu'une décision politique n'ait encore été prise.

A en juger par une communication de la Commission², les travaux d'élaboration du droit européen des contrats sont sur le point d'amorcer un revirement, puisque la variante « hard law » d'un droit européen des contrats facultatif (option 4) l'emporte sur l'option « soft law » d'un cadre de référence commun (option 2). Ces règles facultatives constituent une alternative au régime juridique de chacun des Etats membres et peuvent être applicables aux seuls contrats internationaux ou aussi aux contrats nationaux.

La consultation publique se tiendra jusqu'au 31 janvier 2011. Le CIT suit attentivement ces importants travaux préliminaires d'harmonisation du droit des contrats à l'échelle européenne, ceux-ci étant susceptibles d'exercer une incidence sur la structure des contrats de transport. Des comptes rendus portant sur le suivi de ces travaux seront publiés à intervalles réguliers³.

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

1 *Livre vert de la Commission relatif aux actions envisageables en vue de la création d'un droit européen des contrats pour les consommateurs et les entreprises*, COM 2010 348final du 1^{er} juillet 2010 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0348:FIN:FR:PDF>).

Voir également le compte rendu détaillé de Klaus Tonner, *Das Grünbuch der Kommission zum Europäischen Vertragsrecht für Verbraucher und Unternehmer – Zur Rolle des Verbrauchervertragsrechts im europäischen Vertragsrecht*, Revue Européenne de Droit Economique (EuZW) 20/2010, p. 767 ss (en allemand uniquement)

2 Communication du 14 septembre 2010

3 Voir également le CIT-Info 2/2010, p. 4

Conférence des CFF sur la régulation à Berne

Les CFF ont organisé, le 11 novembre 2010 à Berne, une conférence portant sur le thème de la régulation dans le domaine ferroviaire. Au nombre des conférenciers figuraient Edward Christie (CER), Ueli Stückelberger (Office fédéral des transports – Suisse), Andreas Schwilling (Roland Berger Strategy Consultants), Frank Miram (Deutsche Bahn) ainsi que Gunnar Alexandersson (ASTOC – Suède). Dans son allocution de bienvenue, Andreas Meyer, Directeur général exécutif des CFF, a souligné les avantages d'une entreprise de chemin de fer intégrée ainsi que l'importance de la régulation pour les chemins de fer.

Evolution de la régulation dans l'UE et en Suisse

La première partie de cette conférence était consacrée aux évolutions actuelles de la régulation en Suisse et en Europe. Edward Christie a présenté les modifications prévues du droit européen dans le cadre de la refonte du premier Paquet ferroviaire (Recast). Exposant en détail les directives relatives aux systèmes nationaux de tarification des sillons, il a également attiré l'attention sur la nécessité de consentir à des investissements suffisants au niveau des infrastructures étatiques et de bénéficier d'une structure financière saine pour le système ferroviaire. L'exposé d'Ueli Stückelberger a ensuite dressé un panorama des étapes passées et futures de la réforme ferroviaire en Suisse. Il a en outre esquissé un aperçu des travaux prévus dans le cadre des discussions en cours sur l'organisation du trafic ferroviaire (Groupe d'experts pour la future infrastructure ferroviaire) et sur le financement de l'infrastructure sur le plan fédéral en Suisse.

Modèles structurels : entreprises ferroviaires intégrées ou « désintégrées » ?

La deuxième partie de la journée s'est essentiellement articulée autour du thème de l'entreprise ferroviaire intégrée. Frank Miram a présenté dans son exposé un aperçu du modèle d'entreprise ferroviaire intégrée en Allemagne et a souligné la compatibilité de celui-ci avec la libre concurrence. Andreas Schwilling a exposé les résultats d'une étude mandatée par les CFF sur les modèles structurels envisageables pour le réseau helvétique. Celle-ci recommande, dans le contexte de forte sollicitation du réseau ferroviaire suisse, de maintenir le modèle actuel d'entreprise de chemin de fer intégrée. En effet, d'après les conclusions de cette étude, ce modèle offre l'avantage de coordonner étroitement la planification des investissements, les évolutions techniques et la structure de l'horaire, tandis qu'un changement de système présenterait le risque d'une perte de qualité et d'une hausse des coûts des prestations. Enfin, Gunnar Alexandersson, en tant que représentant d'un modèle non intégré, a dressé un portrait du système ferroviaire suédois. Dans ce pays, la séparation du trafic et de l'infrastructure dans les années 80 s'est plutôt orientée vers le modèle routier, avant d'intégrer ultérieurement des éléments de concurrence. Au cours de cette évolution, les collectivités territoriales locales ont consenti à effectuer des investissements dans le domaine des transports publics, ce qui a eu pour effet une augmentation des volumes de transports aussi bien en trafic marchandises que voyageurs. Cependant, de l'avis du conférencier, le nouveau système a entraîné une hausse des coûts globaux ainsi qu'un besoin considérablement accru de coordination et de coopération entre les différents acteurs de ce système complexe.

Markus.Kern(at)sbb.ch
Original: DE

L'UIRR fête ses 40 ans

L'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR) a célébré, en octobre dernier, le 40e anniversaire de sa création lors d'une Conférence qui a rassemblé 200 représentants des différents groupes d'intérêt du transport combiné rail-route.

L'UIRR compte à ce jour 18 membres dont le réseau couvre la totalité du continent européen. Un train de marchandises sur quatre assure des acheminements en transport combiné. Ce système de transport de fret a affiché un taux de croissance annuel moyen de 7 pour cent au cours des dix dernières années.

Alors que le transport combiné a lui aussi été touché par la crise économique et financière de ces dernières années, anéantissant ainsi près de trois années de développement, le trafic enregistre de nouveau une croissance dynamique depuis le début de l'année 2010. Grâce à la faible empreinte carbone de la traction ferroviaire électrique, le transport combiné se trouve en première ligne du transfert modal. Il transfère en effet des tonnes-kilomètres de la route vers le rail, réduisant ainsi de plus de 60% les émissions de CO₂ correspondantes !

Etienne Schoupe, Secrétaire d'État belge à la Mobilité et aux Transports et Président du Conseil des Ministres européens des transports a déclaré lors de la conférence : "J'espère vivement que la décision capitale prise par le Conseil des Ministres des transports le 15 octobre, lorsque nous avons adopté l'amendement de la Directive Eurovignette, marquera le début du processus visant à créer un environnement concurrentiel équitable entre les divers modes de transport."

« Si les bonnes conditions sont réunies », a commenté Rudy Colle, Président Exécutif de l'UIRR, « c'est-à-dire une extension des capacités des terminaux, une amélioration des infrastructures ferroviaires et l'obtention d'une interopérabilité, le transport combiné sera certainement capable d'atteindre une croissance annuelle de 7 pour cent à plus long terme. »

Le CIT se réjouit de l'excellente collaboration qui s'est instaurée entre l'UIRR et le CIT. A l'occasion de cet anniversaire, il réitère à l'UIRR et à ses membres ses vœux les plus chaleureux pour un avenir prospère.

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

Trafic voyageurs

Droits des voyageurs: aspects politiques

Dans les domaines du trafic voyageurs et de la politique des transports, des thèmes anciens, mais également des nouveaux, sont à l'ordre du jour pour la CER, lesquels ne concernent d'ailleurs pas exclusivement cette organisation.

En octobre 2010, le *CER Passenger Working Group* s'est penché en particulier sur les questions ci-après issues du plan de travail actuel de l'UE :

- la consultation du secteur ferroviaire concernant l'interprétation de certaines prescriptions de la *Directive 2007/58* relative à la libéralisation du trafic international ferroviaire ;
- la *Directive sur la protection des consommateurs*, dont le projet a suscité quelque 1600 demandes de modifications. Il est capital pour le secteur du transport ferroviaire que ses contrats de transport ne soient pas englobés dans le champ d'application d'une telle directive, dans la mesure où les voyageurs sont déjà protégés par le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires* ;
- les mesures à adopter en situation de crise, même si un nuage de cendres ne fait pas partie des événements se produisant à intervalles réguliers. Par ailleurs, les mesures destinées aux situations exceptionnelles en trafic ferroviaire sont traitées dans le cadre de la plateforme Sécurité de l'UIC ;
- la libéralisation dans le domaine des transports en autobus constitue un nouveau défi. Plusieurs membres de la CER exploitent également des liaisons régionales et longues distances par autobus. Un premier projet de prise de position de la CER sera soumis à un « brainstorming » dans le cadre d'un groupe ad hoc ;

- les travaux du comité de conciliation pour le Règlement communautaire sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar (*Bus/Coach-PRR*). Les critères relatifs à l'octroi d'exemptions, en particulier, se heurtent à des divergences de vues entre le Conseil et le Parlement ;
- en revanche, le Règlement sur les droits des passagers voyageant par mer ou par voie navigable intérieure (*Maritime-PRR*) a été adopté, mais n'a toutefois pas encore été publié. Il entrera en vigueur dans deux ans environ.

La CER a également accueilli en octobre la deuxième réunion annuelle entre associations de consommateurs (EPF, EDF, AGE, EBU) et organisations ferroviaires (CER, CIT, UIC). La réunion a permis un échange de points de vue franc et direct sur tous les dossiers mentionnés ci-dessus, y compris sur la mise en œuvre du *Règlement 1371/2007 (Rail-PRR)*. EPF (European Passenger Federation) a présenté plusieurs cas de voyages internationaux où les voyageurs estiment ne pas avoir été traités de façon satisfaisante.

Le CIT a informé les associations sur la révision en cours de l'Accord sur la coopération entre entreprises ferroviaires (AIV), afin de faciliter la collaboration entre les différents services clientèle des transporteurs. Les entreprises ferroviaires continuent en outre d'organiser des formations pour le personnel. Le CIT prévoit d'ailleurs un nouveau workshop sur les droits des voyageurs en juin 2011.

Max.Krieg(at)cit-rail.org
Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: DE/FR

Workshop « Les titres de transport de A à Z »

Les 2 et 3 février 2011 à Berne, le CIT organise un workshop consacré à la production des coupons papier avec fond de garantie ainsi qu'à la technique d'émission des titres de transport.

Ce workshop s'adresse aux personnes responsables, au sein des entreprises membres du CIT, de l'organisation de l'émission des titres de transport (équipement, cahiers des charges et commandes) dans les points de vente et les trains, ainsi qu'aux entreprises fournissant aux membres du CIT les différents composants nécessaires (producteurs de papier et d'encre, imprimeries, fabricants d'imprimantes à billets et de modules d'impression).

Ce workshop permettra de mettre en évidence les interdépendances au sein de la chaîne de production et de favoriser les contacts entre acheteurs et fournisseurs potentiels. En complément des exposés généraux, il sera également possible d'approfondir certains aspects en groupes plus restreints, puis d'en présenter les résultats lors de la séance plénière finale.

Vous trouverez le programme et le formulaire d'inscription prochainement sur notre site Internet à l'adresse www.cit-rail.org.

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

SBB CFF FFS		5503893296	
BILLET + RESERVIERUNG			
CIV 85	Dienstreise / Voyage de service Viaggio di servizio / Duty journey		01ERW.
30	VON/DE/DA	NACH/A	KL. CL.
22/02	16H44	PARIS GARE LYON → BERN	* 21H30 1
9285	WAG. 02:	01SITZ	PLATZ NR 71
NICHTR		SOLO	01EINZEL
FTP SERVICE		BEFOERDERER	
TARIF SOUMIS A CONDITIONS		1187 1185	
		CHF *****41.00	
916049271	PNR: RDKCSL	AE GASJFS99 CT00AD	
111144	BN P-KS FVP	0001712 09.02.2007 16:41	

Le papier, vraiment ? A l'époque des billets électroniques ? Oui, car il y a fort à parier qu'au cours des prochaines années, les titres de transport sur papier répondront encore à un réel besoin.

Trafic marchandises

La lettre de voiture CIM/SMGS de l'Europe jusqu'en Chine

Selon les informations communiquées par les coordinateurs lors de la réunion qui s'est tenue à Berlin fin novembre 2010, ce sont actuellement plus de cinquante relations de trafic régulières qui sont effectuées sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS dans quatre corridors transeuropéens (TEN). Les résultats de l'évaluation pratique du projet ont été présentés à la soixantaine de participants et examinés à cette occasion.

Pour la première fois, des délégués des Chemins de fer chinois (KZD), mongols (MTZ) et kazakhs (KZH) avaient fait le déplacement à Berlin. En outre, la participation active de nombreux représentants de la clientèle en provenance de ces pays, ainsi que de Kühne+Nagel, Express Interfracht et InterRail à cette réunion des coordinateurs atteste également de la grande notoriété dont jouit le projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».



Evolution favorable des transports en Europe

Les coordinateurs ont constaté que plus de la moitié du volume de transport CIM/SMGS est effectuée sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Pour le premier semestre 2010, le trafic de transit (wagons et conteneurs) traversant la Pologne sous couvert de ce document a dépassé les 50 %. Plus des deux tiers de ces volumes concernent des transports de conteneurs, le pourcentage du trafic par wagons complets ne dépassant pas 1 %, ce qui confirme la tendance générale à la baisse observée dans le fret ferroviaire européen pour ce type de transport.

Les trafics parallèles transitant par l'Ukraine se déroulent à raison de plus de 63 % sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS ; fait remarquable, ce document est également appliqué à l'intégralité du trafic de conteneurs à destination et en provenance de cet Etat.

Au départ de la Slovaquie, 30 % des trafics s'effectuent sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Sur la base de ces expériences pratiques positives, les responsables du CIT et de l'OSJD proposent de planifier, d'organiser et de réaliser des transports pilotes depuis la région d'Urümqi, à l'ouest de la Chine, vers l'Europe/l'Allemagne. Un nouveau centre industriel a été érigé dans cette région, à la frontière avec le Kazakhstan et situé à plus de 5000 kilomètres du port chinois le

plus proche. Cela signifie que les exportations à destination de la Russie et de l'Europe en provenance de cette région s'effectueront par voie terrestre.

Le 27 octobre 2010, le Ministère des transports de Mongolie a ouvert l'ensemble du réseau ferroviaire national à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Dans ce contexte, les Chemins de fer kazakhs (KZH) ont informé l'assemblée de l'ouverture imminente (d'ici fin 2010) des lignes de transit ainsi que d'autres axes de transports importants pour l'importation. Le transit par le Kazakhstan constitue pour le fret ferroviaire la liaison la plus courte avec la Chine occidentale. Par ailleurs, au cours des prochaines années, nous assisterons vraisemblablement à une extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS au Tadjikistan, à l'Ouzbékistan et au Turkménistan.

Les représentants de la République populaire de Chine ont informé l'assemblée de l'évaluation et de l'ouverture rapide de trois axes de transports importants en direction de la Russie, de la Mongolie et du Kazakhstan, ce qui fait écho aux déclarations de la clientèle chinoise concernant l'émergence de flux de marchandises dans ces régions.

Cadre juridique uniforme pour le fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie

L'expansion fulgurante de la lettre de voiture CIM/SMGS en Asie centrale et en République populaire de Chine ainsi que le nouveau positionnement des entreprises ferroviaires sur le territoire eurasiatique attestent la nécessité d'un droit du transport ferroviaire uniforme. C'est pourquoi le Groupe de pilotage CIM/SMGS, qui s'est réuni le 26 novembre 2010 à l'issue de la réunion des coordinateurs, a mandaté le Groupe juridique CIM/SMGS pour finaliser les propositions d'harmonisation de la responsabilité CIM/SMGS dans les relations entre le client et le transporteur, ainsi qu'entre les transporteurs.

Les travaux en cours portant sur la nouvelle annexe 10 au GLV-CIM/SMGS, laquelle concrétise cette responsabilité harmonisée dans la relation avec le client, ont été approuvés. Dans un premier temps, la réglementation adoptée se limite à une harmonisation de la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise et définit pour le client des conditions plus favorables que les RU CIM actuelles ; à noter qu'elle est conforme aux dispositions du SMGS.

L'exposé du représentant de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) a permis de lancer un débat de fond sur l'élaboration de Conditions particulières de transport pour le fret ferroviaire CIM/SMGS (CPT-CIM/SMGS), lesquelles doivent réglementer non seulement les questions de responsabilité, mais également l'ensemble des éléments essentiels du contrat de transport. Ces conditions feraient partie intégrante d'un Memorandum of Understanding (MoU) entre ministres des transports et directeurs d'entreprises ferroviaires. Les travaux concrets de l'UNECE, que le CIT entend suivre de près, démarreront courant 2011.

Erik.Evtimov@cit-ail.org
Original: DE

Développement des produits marchandises du CIT

Check-list pour la rédaction d'accords après-vente

Le traitement individuel des dommages de transport et des réclamations prend beaucoup de temps et nécessite des mesures de rationalisation. A cet effet, un petit Groupe d'experts du CIT a rédigé une check-list pour la rédaction des accords après-vente, qu'il a soumise à l'approbation du Groupe de travail CIM lors de sa réunion des 19 et 20 octobre 2010. De tels accords contribuent à accroître la qualité des prestations de transport et du service à la clientèle en général, et permettent également de réaliser des économies lors du traitement des dommages de transport.



Groupe d'experts Accords après-vente

Nouvelles exigences douanières

Pour des motifs liés au droit douanier, il sera désormais nécessaire d'inscrire sur la lettre de voiture CIM des informations à l'intention du transporteur qui agit lors du franchissement des frontières extérieures de l'UE ou à l'issue d'une procédure douanière, afin de garantir le bon déroulement des formalités douanières. Ces informations feront essentiellement référence à la

présence de documents d'accompagnement douaniers concernant le transport, avec la mention de leur annonce électronique à la douane (MRN).

Incoterms

Publiés depuis 1936 par la Chambre de commerce internationale (ICC), les Incoterms permettent aux acteurs de l'économie d'écartier tout malentendu en clarifiant les coûts et les risques dans les contrats de vente et en répartissant clairement les obligations entre le vendeur et l'acheteur. Une nouvelle version de cet instrument, qui reflète les évolutions et mutations intervenues au cours des dernières années dans le commerce international et dans les pratiques commerciales, entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Par conséquent, les mentions relatives au paiement des frais dans la lettre de voiture doivent être modifiées dans le GLV-CIM.

Autres travaux du Groupe de travail CIM

L'indication du code NHM en trafic combiné, le fardeau de la preuve en cas d'avarie de la marchandise, le rôle du client en tant que commissionnaire de transport, l'indication des annexes sur la lettre de voiture ainsi que le contrôle de satisfaction relatif aux produits marchandises du CIT figuraient également à l'ordre du jour de la dernière réunion du Groupe de travail CIM.

Les propositions de modifications élaborées par le Groupe de travail ainsi que la check-list « Accords après-vente » seront soumises à l'approbation de la Commission CIM lors de sa prochaine réunion, le 29 mars 2011, avant d'entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2011. Nous y reviendrons en temps utile.

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

RAILDATA fête ses 15 ans

RAILDATA a été fondé en 1995 à Florence, en tant que groupe spécial de l'UIC. Les services fournis par RAILDATA permettent de centraliser et d'échanger des informations sur les lettres de voitures et sur les mouvements des wagons dans le trafic interopérable. Dans un proche avenir, ces services seront étendus au monitoring des trains et au calcul des kilomètres parcourus par les wagons. RAILDATA sera également impliqué dans la définition des scénarios de tests des STI TAF pour l'interface commune. Dix-sept entreprises ferroviaires parmi les plus importantes d'Europe recourent aux services de RAILDATA.



Les manifestations marquant le 15^{ème} anniversaire de RAILDATA ont été organisées le 24 novembre dernier à Florence, en présence de l'ensemble

Le président Rainer Wilke lors de son allocution pour les 15 ans de RAILDATA.

des membres et des représentants de l'UIC et du CIT. Dans son allocution, le président Rainer Wilke s'est plu à relever les nombreux succès obtenus, notamment avec les applications ISR ("Get information about your transport – anytime and anywhere"), et ORFEUS ("The future of electronic consignment notes"), ainsi que le rôle important appelé à jouer dans le cadre de la mise en œuvre de la STI TAF.

Pour sa part, le secrétaire général adjoint du CIT s'est réjoui de l'excellente collaboration qui s'est établie entre RAILDATA et le CIT, plus particulièrement dans le cadre du projet e-RailFreight. Il a saisi l'occasion pour lancer un appel pressant aux entreprises qui ne se sont pas encore engagées dans la réalisation d'e-RailFreight. En choisissant résolument la voie de la lettre de voiture électronique, elles réduiront en effet leurs coûts de manière durable et amélioreront aussi leur position sur le marché

Le CIT saisit cette occasion pour réitérer à RAILDATA et à ses membres ses vœux les plus chaleureux pour un avenir prospère.

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

Utilisation de l'infrastructure

Nouvelles RU CUI

Comme déjà annoncé dans la dernière édition du CIT-Info (n° 5, p. 8), trois annexes révisées de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999) sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010: les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques (APTU) ainsi que les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF). L'entrée en vigueur des RU CUI revêt un intérêt particulier pour les entreprises membres du CIT, dans la mesure où les dispositions qu'elles renferment garantissent sur le plan international une base juridique uniforme en matière de responsabilité pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

La révision de ces appendices à la COTIF s'est avérée nécessaire en raison du fait que les Etats membres de l'UE, à la demande de la Commission européenne, avaient émis une réserve à l'encontre de l'application des RU CUI, dont certaines dispositions étaient jugées incompatibles avec le droit communautaire. Depuis lors, grâce à la collaboration fructueuse et constructive dans le groupe de travail paritaire mis sur pied par l'UE et l'OTIF, toutes les divergences ont pu être aplanies.

Principales modifications

Sont concernées par les modifications quelques définitions, la formation du contrat, certaines obligations des parties contractuelles ainsi que la procédure de conciliation. Le nouvel article 5bis des RU CUI constitue le point central de cette révision. Il accorde au droit national et communautaire la primauté sur les RU CUI en ce qui concerne le contenu et la forme du contrat (art. 5), les obligations particulières des parties contractuelles (art. 6), la fin du contrat (art. 7), la responsabilité (art. 8 et 9) ainsi que la procédure de conciliation (art. 22).



DB AG/Ralf Kranert

L'application des RU CUI s'avère aussi essentielle qu'urgente, notamment sous l'angle des droits des voyageurs.

En matière de responsabilité, seul le droit communautaire demeure réservé, et non le droit national. Sont essentiellement visés à cet égard la réglementation relative aux régimes de performances ainsi qu'aux mesures d'indemnisation en faveur de la clientèle (p. ex. droit des voyageurs).

En fin de compte la solution adoptée paraît satisfaisante pour les entreprises de transport ferroviaire. De même, l'uniformité et la sécurité juridiques en matière de responsabilité entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire semblent en grande partie garanties à l'avenir. Pour le CIT, l'essentiel était de lever tous les obstacles potentiels entre les RU CUI et le droit communautaire, de manière à permettre un retrait rapide des réserves émises par les Etats membres de l'UE.

Possibles retards

Toutefois, la Commission européenne invite désormais les Etats membres à reporter le retrait de leur réserve jusqu'à clarification complète des questions liées à l'adhésion de l'UE à la COTIF. Le CIT et la CER jugent cette évolution préoccupante, car elle engendre des retards supplémentaires dans l'application du droit international de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il n'appartient pas aux associations ferroviaires de prendre position sur les questions relatives à l'adhésion de l'UE à la COTIF. Cependant, au nom de la facilitation du transport ferroviaire international, celles-ci ont appelé la Commission européenne, le Conseil de l'UE et l'OTIF à ne pas freiner l'entrée en vigueur des RU CUI, instrument juridique dont le besoin se fait pressant, dans l'attente de la clarification d'autres questions sans rapport au niveau du contenu avec le droit de l'utilisation de l'infrastructure.

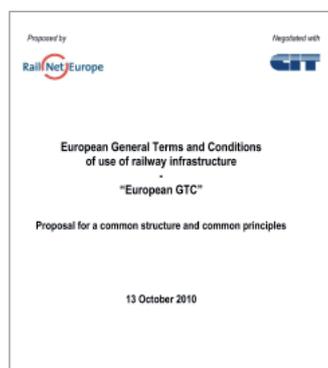
Important également pour les droits des voyageurs

Le CIT et RailNetEurope (RNE) se sont récemment accordés sur des Conditions générales (EurGTC) relatives à l'utilisation de l'infrastructure, lesquelles se fondent sur les RU CUI et dont l'application est recommandée aux membres de ces deux associations. Les organes compétents du CIT ont approuvé les EurGTC, tandis que du côté RNE la procédure d'approbation est encore en cours.

Les EurGTC revêtent une importance significative notamment dans la mesure où elles réglementent le recours pour les dommages-intérêts versés sur la base du Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires. Tant que les RU CUI n'entrent pas en vigueur, l'application des EurGTC reste incertaine. Une telle situation s'avère d'autant plus problématique que les dépenses des entreprises ferroviaires prennent l'ascenseur dans le domaine des droits des voyageurs et que les entreprises dépendent fortement de la possibilité d'actionner le gestionnaire d'infrastructure pour les dommages causés par ce dernier. Par conséquent, il s'avère également essentiel et urgent de mettre en œuvre les RU CUI sur le territoire européen dans l'optique d'une application praticable et équitable du Règlement sur les droits des voyageurs au niveau des rapports entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

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

European GTC of Use of Railway Infrastructure



Le CIT et RNE ont négocié durant plus de 5 ans, en coopération avec la CER, l'UIC et EIM, des conditions générales applicables à tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure en Europe. Le 13 octobre 2010, les deux associations se sont mis d'accord sur les derniers points laissés ouverts dans les *European GTC of Use of Railway Infrastructure* (Eur.GTC) :

ci obtiennent un droit de recours pour les indemnités versées sur la base du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires*.

Le régime de responsabilité garantit également un cadre clair pour régler les accidents ferroviaires impliquant de nombreuses personnes ou entreprises (GI, transporteurs, détenteurs de wagons, clients, tiers). Ce cadre juridique fait cruellement défaut aujourd'hui et mène les transporteurs à supporter en premier lieu les coûts des accidents, même si la responsabilité en incombe à d'autres entreprises.

Standardisation de certains droits et obligations

Le chapitre 2 des *European GTC* règle certains aspects concrets de la relation contractuelle entre transporteurs et GI, notamment :

- la mise à disposition de l'infrastructure
- l'utilisation du matériel roulant
- les obligations incombant au personnel des trains et du GI
- les modalités d'échange de l'information
- les règles applicables en cas de perturbations
- les modalités d'annulation de sillons
- les conséquences financières des annulations des sillons ou des restrictions dans leur usage

C'est la première fois que l'on atteint une standardisation juridique aussi poussée dans ces domaines au niveau européen, du moins à notre connaissance. Bien entendu, les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure restent libres de convenir d'autres règles dans leur contrat. La liberté contractuelle n'est pas amoindrie du fait des *European GTC*, elle est seulement encadrée.

Approbation par les associations

Les Eur.GTC ont été approuvées du côté du CIT par la Commission CUI, réunie le 26 octobre 2010. Du côté de RailNetEurope (RNE), la procédure d'adoption est en cours. Le CIT informera ses membres en temps voulu sur l'issue de cette procédure.

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

- les conséquences financières des annulations de sillons ou de restrictions dans leur usage ;
- la responsabilité pour les retards et perturbations.

Uniformisation du cadre contractuel

Le grand mérite des *European GTC* est d'uniformiser les règles applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure dans toute l'Europe. Pour l'instant, le droit applicable en la matière est très fragmenté vu que les *Règles uniformes CUI* ne s'appliquent que dans 15 Etats membres de l'OTIF. Les contrats d'utilisation de l'infrastructure sont ainsi régis principalement par le droit national. Il en résulte une mosaïque de solutions légales et contractuelles, qui engendre une insécurité juridique non négligeable pour les entreprises qui voudraient profiter de la libéralisation du marché ferroviaire international.

Régime de responsabilité équilibré

Deuxième avantage des *European GTC*, elles s'appuient sur le régime de responsabilité prévu par les *Règles uniformes CUI* et l'étendent au trafic national. Les *European GTC* renferment deux chapitres distincts sur la responsabilité :

- chapitre 4 : responsabilité pour les retards et perturbations
- chapitre 6 : responsabilité pour les accidents

Ces deux chapitres garantissent au transporteur un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure (GI) pour les indemnités versées aux voyageurs ou aux clients fret, non seulement en cas d'accident mais également en cas de retard causé par le GI. Avancée notable pour les transporteurs : ceux-

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.

Un orage de grêle annoncé constitue-t-il pour le transporteur une circonstance inévitable et dont il ne pouvait prévenir les conséquences?

Au cours d'un transport ferroviaire national de marchandises en France, un orage de grêle annoncé par les météorologues a engendré des dommages sur des véhicules Renault chargés sur des wagons stationnés à la gare de triage de Nîmes. Ces dommages à plus de 300 véhicules se sont élevés à env. 400 000 euros.

La Cour d'Appel de Versailles a estimé en appel, en vertu de l'article 133-1 du Code de commerce français, que le transporteur ne pouvait pas se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure, dans la mesure où l'endommagement des véhicules n'était ni imprévisible ni inévitable car l'EF aurait pu tracter les wagons hors de la zone d'orage avec un train spécial ou au moins protéger les wagons avec des bâches. Cette interprétation du droit français fait écho au droit du transport international ferroviaire, lequel prévoit l'exonération de responsabilité du transporteur lorsque le dommage a été occasionné par « des

circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » (art. 23 § 2 RU CIM). A noter toutefois que le Code de commerce ne connaît pas les causes d'exonération privilégiées selon les Règles uniformes CIM, tel que le risque inhérent au transport en wagon découvert [cf. art. 23 § 3 a) CIM].

En outre, la Cour d'Appel a également jugé que le transporteur, en raison de sa faute lourde, ne pouvait pas non plus se prévaloir de la limitation d'indemnisation convenue contractuellement. Le droit du transport international ferroviaire fait état d'une réglementation similaire à l'article 36 des RU CIM, selon

lequel le transporteur perd *ex lege* son droit à une limitation de la responsabilité lorsqu'il fait consciemment preuve de légèreté. Dans le cas qui nous occupe, l'élément décisif réside dans le fait que le dommage ne serait pas survenu si le transporteur avait correctement rempli ses obligations (art. RU CIM 36 *in fine* et premier dispositif de l'arrêt du 2 juillet 2009 de la Cour d'Appel de Versailles)¹.

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

¹ Dont des extraits sont publiés dans le *Bulletin des transports internationaux ferroviaires de l'OTIF (Bull. transp. int.)* 1/2010, p. 18 ss pour l'édition française.

Pro domo

Assemblée générale 2010

Parmi les faits marquants de l'Assemblée générale du CIT du 18 novembre dernier, il faut relever l'élection de Jean-Luc Dufournaud comme nouveau Président du CIT, la première participation des RZD (Chemins de fer russes) à la réunion et le débat final sur les défis à relever dans le futur pour le CIT. L'Assemblée générale a également fait le point sur les principales activités de l'Organisation, notamment dans les domaines de la COTIF, du transport des voyageurs et des marchandises et de l'utilisation de l'infrastructure.



Le Comité 2010 de gauche à droite: K. Kirkova (BDZ); E. Trapazzo (Trenitalia); C. Filipescu (CFR Calatori); J.-L. Dufournaud, Vice-président; R. Freise, Président; Th. Leimgruber, Secrétaire général; M.-G. Hénuset (SNCF/NMBS); M. Killmeyer (ÖBB); M. Urbanska (PKP).

COTIF

Quatre Etats n'ont toujours pas ratifié la COTIF 1999 : Italie, Irlande, Maroc et Suède. La solution mise en place sur le plan du CIT, qui consiste à appliquer les Règles uniformes CIV et CIM sur une base contractuelle, permet de remédier en partie à cette situation. Dans l'intérêt de la sécurité du droit – les récents accidents comme celui de Viareggio le démontrent – il importe que ces quatre Etats ratifient rapidement la COTIF.

Transport des voyageurs

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) le 3 décembre 2009, le nombre des indemnités versées au titre de retards a tellement augmenté qu'il est désormais nécessaire de réviser l'AIV. Les travaux correspondants devraient être achevés d'ici à l'été 2011.

Un autre chantier d'envergure attend le CIT en 2011 : collaborer à la création de nouvelles conditions générales de transport pour les trafics entre les Etats qui appliquent les RU CIV et ceux qui appliquent le SMPS afin de proposer un cadre juridique plus sûr et plus transparent à ces trafics.

Transport des marchandises

Dans le cadre du projet e-RailFreight, dont la responsabilité est passée à l'UIC pour la phase de réalisation, le CIT s'emploie essentiellement à rechercher des solutions visant à faciliter le développement du système à long terme. Une mesure consistera en l'élaboration de propositions de modification des RU CIM, afin de remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier, dont la transposition dans la pratique est parfois complexe et onéreuse, par des dispositions matérielles, qui permettront notamment de réduire les dépendances par rapport aux droits nationaux.

Un nouveau produit du CIT verra le jour au début 2011 : la checklist « Accords après-vente ». Elle permettra aux membres du CIT un traitement simple, rapide et économique des dommages de transport ainsi que de prévenir de tels dommages, principalement dans les trafics de masse où l'on rencontre malheureusement des dommages répétitifs.

La Conférence annuelle des services des réclamations rencontre un succès grandissant. La prochaine édition aura lieu le 26 mai 2011. Elle sera l'occasion de revenir sur des thèmes d'actualité, comme la responsabilité dans le cadre du contrat d'utilisation de l'infrastructure et les principaux problèmes rencontrés lors de l'application des RU CIM et de l'AIM. De nouveaux thèmes seront aussi abordés, comme le traitement des réclamations en trafic aérien et le traitement des réclamations assisté par ordinateur.

Interopérabilité juridique CIM/SMGS

Plus de 50 % des envois en trafic CIM/SMGS sont acheminés maintenant sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Celle-ci peut être utilisée depuis septembre 2010 sur l'ensemble du réseau des Chemins de fer russes (RZD), soit environ 85'000 km de lignes et 5'000 gares. L'accent sera mis en 2011 sur son utilisation dans les trafics avec l'Asie centrale et la Chine, ainsi que pour les transports qui empruntent des lignes maritimes sur la Mer Baltique et la Mer Noire.

De nouvelles dispositions uniformes en matière de responsabilité pour les cas de pertes et d'avaries ont été élaborées en 2010. Des réflexions vont être maintenant engagées pour élaborer des conditions particulières de transport pour le trafic CIM/SMGS, dans le but de permettre l'acheminement de ces envois sous l'égide d'un seul contrat de transport. Ces travaux pourraient ensuite servir de base de travail à l'élaboration d'un nouveau droit du transport eurasiatique.

Utilisation de l'infrastructure

Les négociations relatives aux conditions générales d'utilisation de l'infrastructure (Eur GTC) ont pu être menées à terme avec RNE. Elles ont permis de régler de manière équilibrée les deux points qui demeuraient en suspens : les conséquences juridiques en cas d'annulation de sillons et la responsabilité en cas de retards et de perturbations de l'exploitation. Les EurGTC ont été approuvées par la Commission CUI sur le plan du CIT. La procédure d'adoption sur le plan de RNE est en cours.

L'adhésion des Chemins de fer russes (RZD), haut fait parmi les affaires statutaires



Vice-président des RZD, M. Avtandil Gorgiladze

L'adhésion des RZD au CIT comme membre titulaire a pris effet le 1^{er} mai 2010. L'Assemblée générale a assisté à une présentation impressionnante des RZD par leur Vice-président, Monsieur Avtandil Gorgiladze.

Elle a également approuvé l'admission des nouveaux membres titulaires suivants :

- Raaberbahn Cargo GmbH (Autriche),
- GYSEV Cargo (Hongrie),
- Niroo Rail (Iran),
- Arenaways (Italie),
- Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), Italie,
- Montecargo (Monténégro),
- NSB (Norvège),
- Kombinovani (Serbie),
- LTE Slovakia (Slovaquie),
- METRANS (Slovaquie).

Les IRR (Iraq) ayant réglé l'entier de leurs contributions en retard, leur qualité de membre a pu être réactivée.

Le CIT compte maintenant 131 membres titulaires et 5 membres associés.

L'Assemblée générale a en outre approuvé les comptes 2009, bouclés avec un bénéfice de CHF 27'000, le programme de travail et le budget 2011 ainsi que quelques modifications des Statuts du CIT se rapportant à la qualité de membre du CIT, au caractère contraignant des décisions de l'association et au système des contributions.

Jean-Luc Dufournaud, nouveau Président du CIT



De gauche à droite: Jean-Luc Dufournaud, nouveau Président et Rainer Freise, Président sortant du CIT

Rainer Freise, Président en exercice du CIT, prend sa retraite le 31 décembre 2010 – voir l'hommage qui lui est rendu à la fin du présent CIT-Info. Pour lui succéder, l'Assemblée générale a élu à l'unanimité l'actuel Vice-président du CIT, Jean-Luc Dufournaud, Directeur juridique délégué de la SNCF. Le Secrétariat général se réjouit d'ores et déjà de pouvoir collaborer encore plus étroitement que par le passé avec Jean-Luc Dufournaud. Nous reviendrons sur son élection dans le prochain numéro du CIT Info.

A la vice-présidence, l'Assemblée générale a élu également à l'unanimité Kounka Kirkova (BDZ). Le mandat de Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS) a été renouvelé, alors que Maria Sack (DB) fait son retour au sein du Comité. La composition de ce dernier sera donc la suivante à partir du 1^{er} janvier 2011 :

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président
- Kounka Kirkova (BDZ), Vice-présidente
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Maria Sack (DB)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

Le mandat des Présidents des Commissions a également été renouvelé :

- Commission CIV Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Commission CIM Christian Heidersdorf (DB)
- Commission CUI Thomas Leimgruber (Secrétaire général)

Défis à relever dans le futur – Rôle du CIT

La seconde partie de l'Assemblée générale était consacrée à un débat sur les défis à relever dans le futur et le rôle du CIT. D'éminentes personnalités ont participé avec beaucoup de compétence à ce débat :

- Henriette Chaubon, Directrice juridique SNCF
- Jean-Luc Dufournaud, Président élu du CIT
- Rainer Freise, Président sortant du CIT
- Marianne Motherby, Directrice juridique DB
- Matteo Mussini, Adviser, CER
- Stefan Schimming, Secrétaire général OTIF.

En voici les principales conclusions. Celles-ci sont en bonne partie fondées sur les priorités énoncées par le président élu du CIT pour son mandat, sur lesquelles il reviendra dans le CIT Info 1/2011.



Les participants au podium de gauche à droite: S. Schimming (OTIF); H. Chaubon (SNCF); J.-L. Dufournaud, Vice-président; R. Freise, Président; M. Motherby, (DB); M. Mussini (CER).

Rôle du CIT :

- Le CIT doit être un acteur concourant à des normes juridiques uniformes simples, compréhensibles et faciles à appliquer, en veillant à la cohérence des règles lorsque des régimes juridiques se superposent, dans le sens de l'Appel de Berne lancé lors des Journées bernoises 2010.
- Il doit mettre à la disposition de ses membres des produits en adéquation avec les besoins du marché, en associant étroitement les utilisateurs au développement de ces produits.

Activités / priorités :

- Transposition de la COTIF et d'autres instruments juridiques au niveau européen et eurasiatique – Intensification des relations avec les organisations compétentes en la matière et leurs Etats membres.
- Développement de l'interopérabilité juridique dans les transports entre l'Europe et l'Asie, dans le domaine des marchandises, mais aussi des voyageurs.
- Accompagnement des évolutions dans le domaine du transport des voyageurs (droits des consommateurs, libéralisation du marché) et adaptation des instruments du CIT.
- Contribution au développement de l'intermodalité (bases juridiques et documents de transport), en ne se limitant pas à l'horizon européen, mais en travaillant dans une optique globale.
- Poursuite du développement de règles du jeu claires, objectives et équilibrées entre les différents intervenants du secteur ferroviaire, notamment entre les EF et les GI.
- Dématérialisation des documents de transport (billetterie et lettres de voiture électroniques).

Henri.Trolliet@cit-rail.org
Original: FR

Nouveaux membres



AD MONTECARGO JSC Podgorica est une société sise à Podgorica, au Monténégro. Fondée le 15 juin 2009 suite à la subdivision de Montenegro Railways JSC (ZCG) en trois entités distinctes (Infrastructure, trafic voyageurs et trafic marchandises), elle est également entrée au CIT le 1^{er} octobre 2010.



AD MONTECARGO JSC Podgorica est une société sise à Podgorica, au Monténégro. Fondée le 15 juin 2009 suite à la subdivision de Montenegro Railways JSC (ZCG) en trois entités distinctes (Infrastructure, trafic voyageurs et trafic marchandises), elle est également entrée au CIT le 1^{er} octobre 2010.



LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. est une filiale de la société autrichienne LTE Logistik- und Transport GmbH. Première entreprise ferroviaire privée à exercer en Slovaquie, elle est active depuis 2003 déjà, principalement dans le transport de marchandises en Europe centrale. Son adhésion est intervenue le 1^{er} décembre 2010.



METRANS Danubia a.s. a démarré ses activités en 1991 afin de proposer des services de transport de conteneurs par rail et par route en ex-Tchécoslovaquie. L'expédition du premier train-bloc de conteneurs vers/depuis Hambourg a eu lieu en février 1992. Les terminaux supplémentaires ouverts en 1995 à Zlín et en 1999 à Dunajská Streda servent notamment de point de sortie pour le trafic combiné au sud de la Slovaquie et en Hongrie. L'adhésion de Metrans Danubia est intervenue le 1^{er} décembre 2010.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org
Original: DE



Tetyana Payosova

Nouvelle collaboratrice

Le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » entrant en 2011 dans une phase décisive, le Secrétariat général du CIT a engagé pour une durée limitée une collaboratrice russophone à temps partiel en la personne de Madame Tetyana Payosova.

Titulaire d'un master en droit de l'Université d'Odessa, Madame Payosova a ensuite obtenu un Master of Law spécialisé en droit européen et international à Berne. Elle rédige actuellement son

travail de doctorat à l'Institut de droit économique international et européen de l'Université de Berne, sous la direction du professeur Cottier.

Nous souhaitons la bienvenue à Madame Payosova et lui adressons nos meilleurs vœux de succès dans son activité au sein du CIT.

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

Départ de Rainer Freise



Le professeur Freise partira à la retraite à la fin de l'année.

Le professeur Rainer Freise (DB AG) prendra à la fin de l'année une retraite bien méritée. Ce faisant, il quittera également sa fonction de Président du CIT.

Rainer Freise est actif depuis 1973 dans le domaine des chemins de fer, en tant que juriste en chef à la Deutsche Bahn de 1993 à 1998, puis en qualité de directeur de la société d'assurance de la DB AG. Il a participé à la réforme de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1993 à 1999

en qualité d'expert. En outre, il enseigne le droit du transport allemand et international à l'Université Goethe de Frankfurt am Main. Durant de nombreuses années, Rainer Freise a été membre du Groupe juridique de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), à Paris, qu'il a également présidé de 1995 à 1999.

Auteur de nombreux essais et comptes rendus portant sur le thème du droit du transport, M. Freise a sans nul doute réalisé son œuvre maîtresse avec le commentaire relatif aux Règles uniformes CIM et CUV, récemment paru dans le Commentaire de Munich [volume 7, quatrième livre, Handelsgeschäft (actes commerciaux), § 407 à 475 Transportrecht (Droit des transports)]. A n'en pas douter, cet ouvrage de référence se hissera rapidement au rang des classiques de la bibliographie du droit du transport international.

Le CIT a eu la chance inestimable de bénéficier durant de nombreuses années des compétences spécialisées de Rainer Freise. Celui-ci a dirigé notre association de main de maître et l'a marquée de son empreinte. Si le travail de notre organisation jouit aujourd'hui d'une réputation et d'une reconnaissance internationales, c'est en grande partie à Rainer Freise que nous le devons.

Nous remercions Rainer Freise de son engagement et lui adressons nos vœux les meilleurs pour l'avenir.

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

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
2/3 février	Workshop « Les titres de transport de A à Z »	Berne
23/24 février	Groupe de travail CIV	Berne
29 mars	Commission CIM	Berne
14 avril	Comité 1/2011	Berne
15 avril	Commission CIV	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
11 janvier	Fiche UIC 471-1	Paris	Isabelle Oberson
13 janvier	Réunion d'experts CUU	Paris	Henri Trolliet
13 janvier	UNECE Preparatory Meeting	Genève	Erik Evtimov
19/20 janvier	CEN-TS Indirect Issuing	Thoune	Max Krieg
3 février	Group d'étude Utilisateurs wagons de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
10 février	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Henri Trolliet
14-17 février	Ticketing Action Group et TAP Maintenance and Development de l'UIC	Paris	Max Krieg
23 février	Groupe de pilotage et chefs de projet e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
1-3 mars	UNECE Inland Transport Committee	Genève	Erik Evtimov
22 mars	Global Team of Experts de l'UIC	Prague	Erik Evtimov
23-25 mars	3rd International Conference, Exhibition and Award on Railway Cargo Transports between Asia and Europe	Prague	Erik Evtimov
31 mars	Comité de pilotage du 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