

Editorial

Passage de témoin au CIT



Jean-Luc Dufournaud, Directeur juridique délégué de la SNCF, est le nouveau Président du CIT depuis le début de l'année. C'est donc sous une nouvelle impulsion et pleine d'enthousiasme que notre association a commencé l'année 2011.

La priorité pour le CIT réside selon Jean-Luc Dufournaud dans l'intensification de ses activités en relation avec le droit européen. Dans ce cadre, il convient de cerner de manière proactive la portée des activités de l'UE par rapport au droit du transport. Ensuite, il s'agit de poursuivre les efforts en faveur de l'interopérabilité juridique entre l'Est et l'Ouest, ce non seulement pour le fret, mais également pour le transport de voyageurs. Enfin, notre nouveau Président souhaiterait prendre davantage en compte les autres modes de transport. En effet, s'il faut certes encourager l'interopérabilité, l'intermodalité ne doit pas être en reste, ce qui nécessite de coordonner les différentes bases juridiques régissant les transports maritimes, terrestres et aériens. L'article en page 2 fournit un éclairage à ce sujet.

Or, l'intermodalité n'est pas sans présenter de nouvelles problématiques, puisque l'on découvre, non sans étonnement et une pointe d'inquiétude, que les droits des voyageurs afférents aux différents modes de transport évoluent de façon inégale. A cet égard, il semble que les réalités spécifiques aux modes de transport concernés soient supplantées par d'habiles manœuvres de lobbying. L'étude comparative en pages 5 à 8 retrace cette évolution.

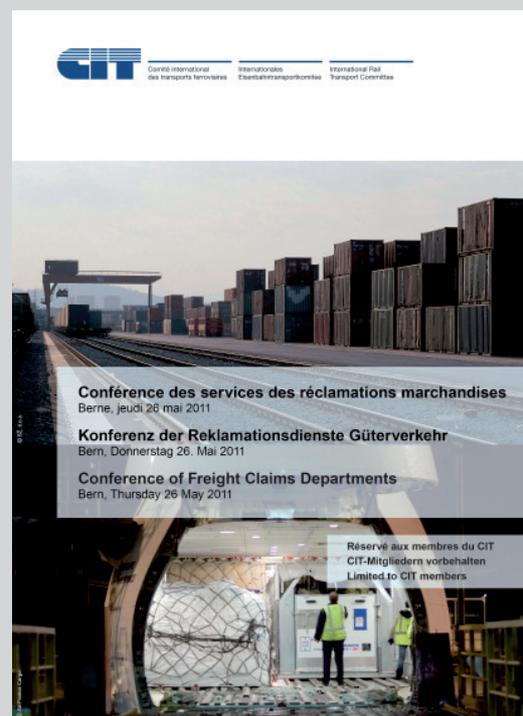
Outre les objectifs qu'il poursuit et les visions qu'il défend, le CIT ne doit perdre de vue ni les affaires courantes, ni les urgences à traiter. La suppression des dispositions juridiques de la fiche UIC 471-1 a fait disparaître dans son sillage la base juridique destinée à régler la responsabilité des entreprises ferroviaires au niveau de leurs interfaces aux points de remises. Une lacune à combler d'urgence, comme en témoignent les cas de sinistre récemment constatés. L'article en page 3 explique comment l'UIC et le CIT entendent remettre ce projet complexe sur les rails.

C'est sous la houlette d'un nouveau Président que le CIT va s'atteler aux passionnants défis qui l'attendent. Le passage de témoin entre la DB et la SNCF s'inscrit dans cette solide tradition du CIT qu'est la rotation régulière au niveau de sa direction et des responsables des dossiers, à la faveur d'un mélange des cultures et des philosophies. Rien n'est plus sûr ni plus efficace pour trouver des solutions viables, même lorsque se présentent des questions sujettes à controverse.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Message du nouveau Président du CIT	2
Demande d'adhésion de l'Arménie à la COTIF	3
Accords de coopération transfrontaliers	3
Le projet de voie large jusqu'à Vienne est techniquement et juridiquement réalisable	4
Comparaison des droits des voyageurs rail/air/mer	5
Ticketing – Futur Livre blanc	8
Ticketing – Le papier, encore promis à un bel avenir !	9
Directive sur les droits des consommateurs	10
Première pierre d'un droit intercontinental du transport ferroviaire	11
Intervention décisive des Chemins de fer kazakhs dans le projet «Interopérabilité juridique CIM/SMGS»	11
Réunion de la Commission CIM du CIT	12
Dernière ligne droite pour les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure	12
Réserves CUI	13
La Commission européenne publie une étude sur la responsabilité entre gestionnaire d'infrastructure et transporteur	13
Droit et pratique : empêchements au transport réclames de voyageurs	14
Pro domo	14



Message du nouveau Président du CIT



*Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT*

Au début de mon mandat de Président du CIT, je tiens à m'adresser à l'ensemble des membres de notre Organisation, afin de souligner son rôle plus que jamais fondamental face aux évolutions de plus en plus rapides de son environnement. C'est pour moi aussi l'occasion de vous faire part des priorités que nous devrions poursuivre ensemble durant l'exercice de mon mandat.

Je vous remercie d'ores et déjà chaleureusement de votre précieux soutien et vous invite à ne pas hésiter à me contacter pour me faire part de vos suggestions et de vos attentes par rapport aux orientations à donner au CIT.

Le rôle fondamental du CIT

Le CIT doit continuer à affirmer son rôle d'association professionnelle en charge de la transposition juridique du droit international ferroviaire (pas seulement de la COTIF) et, dans ce cadre, de la standardisation des relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et les autres intervenants à la prestation de transport. Je pense en particulier aux voyageurs et aux chargeurs, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux détenteurs de wagons.

Ce rôle doit être compris également dans une optique de représentation et de défense collectives des intérêts des entreprises membres sous l'angle juridique.

Priorités du mandat

1. J'ai fait référence ci-dessus au droit international ferroviaire car le rôle du CIT, et c'est certainement une première priorité, doit aller au-delà de la transposition de la COTIF. Il doit s'étendre à d'autres instruments juridiques. Je pense à l'application des textes produits par l'UE – refonte du premier paquet ferroviaire – mais aussi par exemple à l'interopérabilité CIM/SMGS au niveau eurasiatique.

Tout en maintenant des liens très étroits avec l'OTIF, le CIT doit donc intensifier ses relations avec l'UE, dans le respect bien entendu de la compétence de la CER, mais aussi avec des organisations telles que l'OSJD ou l'UNECE.

2. Le développement vers l'Est est une seconde priorité du CIT. L'interopérabilité juridique dans les transports entre l'Europe et l'Asie devient en effet une question à la fois centrale et vitale, à laquelle le CIT doit s'attacher avec détermination. Cette interopérabilité est tout particulièrement nécessaire dans le domaine de la logistique et du transport des marchandises, mais elle est également importante pour le transport des voyageurs (interopérabilité CIV/SMPS).

3. La troisième priorité du CIT doit porter précisément sur le trafic voyageurs, compte tenu notamment des droits de plus en plus importants reconnus aux voyageurs dans tous les modes de transport et de la libéralisation des transports ferroviaires de voyageurs.

Le CIT doit sécuriser et réviser périodiquement ces évolutions.

4. La quatrième priorité tient à l'intermodalité : j'ai parlé du droit du transport ferroviaire international mais il faudrait parler en réalité du droit du transport international tout court car avant ou après le ferroviaire, il y a le maritime, le routier et, éventuellement l'aérien. Le CIT doit donc se projeter dans cet univers de l'intermodalité et concevoir, là encore, les instruments juridiques appropriés.

5. La définition de règles du jeu claires, objectives, entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, fondées sur le respect des compétences et des responsabilités de chacune des parties, doit aussi guider l'action du CIT dans les années à venir. Le travail déjà accompli est remarquable ; il a permis d'achever avec RailNetEurope la négociation de Conditions générales Uniformes d'utilisation de l'infrastructure. Il faudra très certainement poursuivre et approfondir cet important travail.

6. Enfin, la dématérialisation des documents de transport (billets et lettres de voiture) devient une réalité de plus en plus prégnante. Elle est de nature à fluidifier et à simplifier les échanges. Elle est aussi porteuse de nouvelles problématiques juridiques, en termes de droit de la preuve, de signature électronique, d'intégrité et de sécurité des données, problématiques auxquelles le CIT devra continuer à réfléchir et à apporter son expertise.

Conclusion

Le CIT doit être un des acteurs concourant à un droit international des transports uniforme fondé sur des notions juridiques partagées et comportant des concepts juridiques simples, compréhensibles et faciles à appliquer. C'est le sens de l'Appel de Berne lancé en février 2010 par le CIT et que l'on ne peut que renouveler.

Jean-Luc.Dufournaud(at)sncf.fr
Original: FR

Droit des transports et politique des transports

Demande d'adhésion de l'Arménie à la COTIF

Le 30 décembre 2010, l'Arménie a déposé une demande d'adhésion à la COTIF. Celle-ci ne contient aucune réserve et inclut donc les sept appendices de la convention (CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU et ATMF).



Si aucune opposition n'est formulée par cinq Etats membres de l'OTIF d'ici à la mi-avril 2011, la demande sera considérée comme admise de plein droit. L'adhésion en tant que telle prendra alors effet le premier jour du troisième mois suivant la communication par le Secrétaire général de l'OTIF aux Etats membres selon laquelle la demande a été admise de plein droit.

L'Arménie possède un réseau ferroviaire à voie large (1520 mm) se déployant sur 780 km (dont 2,5 % à double voie) et presque entièrement électrifié (98 %) ! Depuis 2008, les Chemins de fer arméniens sont sous concession des Chemins de fer russes (RZD) et exploités sous le nom de *Compagnie du Chemin de fer du Sud-Caucase*.

L'Arménie devrait ainsi devenir le quarante-septième Etat membre de l'OTIF à la mi-2011.

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

Révision des instruments de base pour les accords de coopération transfrontaliers

Les accords de coopération transfrontaliers ont longtemps eu pour base la fiche UIC 471-1 qui réglait les droits et obligations des deux « réseaux » voisins lors du passage des trains à la frontière. Chaque frontière faisait l'objet d'un protocole spécial. Cette fiche est devenue obsolète par la force des choses, avec la séparation entre gestion de l'infrastructure et activités de transport, l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF en 2006 et ses nouveaux modes de coopération, et la libéralisation du marché ferroviaire international fret et voyageurs au sein de l'Union européenne.

L'UIC a révisé la fiche entre 2005 et 2009, en n'y laissant plus que les aspects opérationnels des relations entre gestionnaires d'infrastructure. Ce toilettage intensif a laissé les entreprises ferroviaires dans une relative incertitude quant à la meilleure façon de régler les aspects juridiques, commerciaux et opérationnels de leurs nouvelles coopérations transfrontalières.

Aspects contractuels

Le CIT met à la disposition de ses membres des conditions générales qui visent à standardiser plusieurs formes de coopération. Les entreprises ferroviaires peuvent choisir de coopérer en tant que transporteurs subséquents (co-traitance) ou en tant que principal et substitué (sous-traitance). Elles peuvent également se limiter à fournir des services (traction, location de locomotive et conducteur, etc.) à une autre entreprise qui est responsable du transport.

Les conditions générales du CIT traitent notamment du choix du matériel roulant, des vérifications, de l'échange d'information, des documents d'accompagnement, des licences, des paiements, et des responsabilités en cas de dommages causés par ou au matériel roulant, à l'infrastructure, aux clients, etc.

De nombreux autres standards proposés par le CIT, l'UIC et RNE à leurs membres touchent aux questions de l'organisation du transport, de l'émission des documents de transport, du traitement des réclamations des clients, de l'utilisation des wagons, de l'utilisation de l'infrastructure, etc.

Aspects opérationnels

Les fiches UIC de la série 400, sur les aspects opérationnels, ont été pour la plupart révisées et mises en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) développées ces dernières années par l'ERA (l'Agence ferroviaire européenne). La STI OPE¹ joue un rôle très important en matière d'interopérabilité des trains internationaux, puisqu'elle impose des standards minimaux pour le matériel roulant, le personnel, la technique, etc. Que reste-t-il à régler dans les contrats de coopération sur le plan opérationnel ? Cela reste à éclaircir mais

¹ Décision 2006/920/CE de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JO L 359 du 18.12.2006, p. 1-160.

il est peu probable que la législation européenne et les législations nationales s'appliquant de part et d'autre d'une frontière règlent absolument toutes les questions.

Faut-il réviser les instruments existants ?

Les instruments servant à standardiser la coopération entre entreprises ont été développés au fil des années et des besoins, par des groupes différents. Il est difficile aujourd'hui d'avoir une vue d'ensemble sur tous les textes applicables dans tous les domaines de la coopération. En outre, certains textes s'avèrent parfois contradictoires. Un groupe multidisciplinaire a donc été créé avec des représentants d'entreprises et d'associations ferroviaires pour examiner les instruments existants et déterminer les domaines où il faut agir. Ce groupe, dans lequel le CIT participe activement, s'est donné jusqu'à mai 2011 pour identifier les éventuels conflits ou lacunes et proposer des mesures concrètes.



Standardiser les accords de coopération entre entreprises améliore la qualité des transports.

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

Le projet de voie large jusqu'à Vienne est techniquement et juridiquement réalisable

Le projet commun des Chemins de fer russes (RZD), autrichiens (ÖBB), slovaques (ZSSK) et ukrainiens (UZ) de prolonger la voie large (1520 mm) jusque dans la région viennoise vient de connaître une nouvelle avancée. Il serait en effet techniquement et juridiquement réalisable, d'après les conclusions tirées par le cabinet de conseil *Roland Berger Strategy Consultants* à l'issue de l'étude de faisabilité réalisée par ses soins.

Conséquences pour le droit du transport ferroviaire international

Pour porter tous ses fruits, l'extension du réseau à voie large impliquerait également de mettre en place suffisamment tôt les bases juridiques idoines, à savoir un droit du transport ferroviaire intercontinental éliminant l'interface entre les deux régimes juridiques CIM et SMGS. Aussi les organisations internationales compétentes devraient-elles suivre le projet de près (OTIF à Berne et OSJD à Varsovie en premier lieu, mais aussi UNECE à Genève).

Le projet

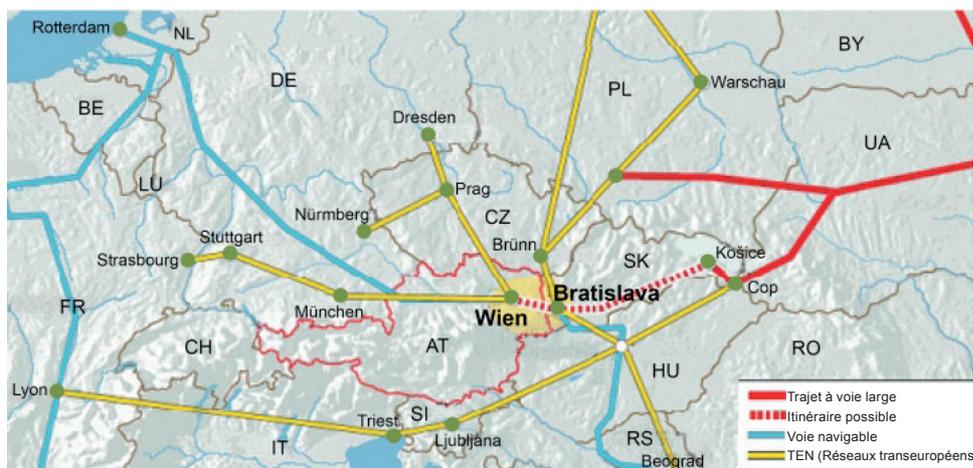
Les coûts de construction de ce nouveau tronçon long de 450 km sont évalués à 6,3 milliards d'euros, auxquels s'ajouteraient 240 millions à investir dans des terminaux et 130 millions dans le matériel roulant. Selon les estimations du cabinet, le projet entraînerait la création de 21 000 emplois directs ou indirects pendant la phase de réalisation. L'exploitation de la ligne représenterait quant à elle 8100 postes dans le domaine du transport et 3100 dans celui de l'infrastructure.

Pour sa part, le CIT poursuivra ses travaux dans le cadre du projet «Interopérabilité juridique CIM/SMGS» et entend exploiter la liberté d'action qu'offre le domaine du droit des contrats.

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

Les responsables du projet et les institutions étatiques compétentes vont s'atteler ensemble à l'analyse des résultats de l'étude au cours des prochaines semaines. Une analyse environnementale, l'examen de modèles de financement ainsi que l'élaboration d'un business plan sont prévus pour la suite.

La Slovaquie est le principal pays concerné par le projet (70 %). La voie large permettra de réduire les temps d'acheminement entre l'Europe et l'Asie à quinze jours, au lieu de vingt-cinq par la voie maritime.



Trafic voyageurs

Etude comparative des droits des voyageurs dans les transports par rail, air et mer



Isabelle Oberson
Juriste au CIT

que ces droits sont équivalents, voire comparables, dans les différents modes de transport ? Il semble que cela ne soit pas vraiment le cas.

Le CIT propose une première analyse des régimes de responsabilité en cas d'accident et de retard dans le transport ferroviaire, aérien et maritime. Le quatrième mode – la route – sera examiné séparément, après la publication du Règlement y afférent au Journal officiel de l'UE. Enfin, d'autres aspects des droits des voyageurs (information, réclamations, droits des personnes à mobilité réduite, monitoring de la qualité, etc.) seront examinés dans la prochaine édition du CIT-Info.

Textes applicables

Chaque mode de transport est soumis à sa propre logique pour ce qui est de la législation relative aux droits des voyageurs :

- 1) le transport ferroviaire connaît un seul *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, entré en vigueur le 3 décembre 2009, dont l'annexe I contient des extraits des *Règles uniformes CIV* (que la plupart des Etats membres de l'UE¹ appliquent depuis le 1^{er} juillet 2006, mais auxquelles l'UE n'a toutefois pas encore adhéré) ;
- 2) le transport aérien a affaire à plusieurs législations :
 - a. la *Convention de Montréal* à laquelle l'UE a adhéré et qui est applicable depuis le 29 juin 2004 dans toute l'UE ;
 - b. le *Règlement CE 889/2002* sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, entré en vigueur le 30 mai 2002, étendant et complétant la *Convention de Montréal* ;
 - c. le *Règlement CE 261/2004* sur le refus d'embarquement, les annulations et les retards, entré en vigueur le 17 février 2005 ;
 - d. le *Règlement CE 1107/2006* sur les droits des personnes à mobilité réduite, entré en vigueur le 26 juillet 2008 ;
- 3) le transport maritime fait également face à plusieurs législations :
 - a. le *Règlement CE 392/2009* sur la responsabilité des transporteurs maritimes en cas d'accident, dont l'annexe I contient des extraits du *Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes* (que seule la Lettonie parmi les Etats membres de l'UE a ratifié pour l'instant, et auquel l'UE n'a pas encore adhéré), qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2013 ; il faut relever que la *Convention d'Athènes* dans sa version de 1974 est, pour l'instant, applicable dans 8 Etats membres de l'UE² ;

b. le *Règlement UE 1177/2010 sur les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure*, qui entrera en vigueur le 18 décembre 2012 ;

- 4) le transport routier sera bientôt régi par un Règlement, en plus de la *Convention relative au contrat international de transport de voyageurs et de bagages par route (CVR)*, qui est en vigueur dans 8 pays, dont 3 Etats membres de l'UE (Lettonie, République tchèque, Slovaquie).

Responsabilité pour mort et blessures

En cas d'accident, la responsabilité des transporteurs est réglementée de façon fort différente d'un mode de transport à l'autre. Ces différences – historiques – s'expliquent par le contexte dans lequel se sont développées et ont évolué, depuis le début du 20^{ème} siècle, les conventions internationales afférentes aux différents modes. Si elle reste en partie justifiée, une telle diversité de régimes de responsabilité rend difficile toute évaluation et comparaison objective des droits des voyageurs dans ce domaine (voir le tableau ci-après).

Pour ce qui concerne le transport ferroviaire, les Règles uniformes CIV renferment un régime de responsabilité « objective » ou « causale »³. C'est un régime très protecteur pour le voyageur : il lui suffit de prouver son dommage et la survenance du dommage lors de son séjour dans le train (y compris en montant et en descendant du train). Le transporteur ferroviaire devra quant à lui prouver, afin de s'exonérer, l'existence d'une des trois causes d'exonération admises légalement. La notion de « force majeure » est ici clairement et strictement définie : il ne peut s'agir que de « circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».

Les RU CIV déterminent quels préjudices doivent être pris en compte (obsèques, transport du corps, obligations alimentaires, traitements médicaux, incapacité de travail totale ou partielle, accroissement des besoins) et laissent la possibilité au législateur national d'étendre la responsabilité du transporteur à d'autres préjudices corporels. Les montants dus par le transporteur en réparation des dommages sont calculés sur la base du droit national applicable au cas d'espèce, c'est-à-dire la loi du for⁴. Si le droit national prévoit un plafond maximum aux dommages-intérêts dus en cas de dommages corporels⁵, ce plafond ne peut pas être inférieur à 199'500€⁶. Nombre d'Etats européens ne connaissent toutefois pas de tel plafond pour les dommages corporels. La responsabilité des transporteurs ferroviaires est donc dans la plupart des cas illimitée, ou au minimum de 199'500€.

1 Sauf l'Irlande, l'Italie et la Suède ; Chypre et Malte n'ont pas d'infrastructure ferroviaire.

2 Belgique, Espagne, Estonie, Grèce, Irlande, Luxembourg, Pologne, Royaume-Uni.

3 Ces notions varient d'un système juridique à un autre et sont liées aux conceptions nationales du droit de la responsabilité. Il faut entendre par « responsabilité objective ou causale » une responsabilité qui ne dépend en rien de la notion de faute. Elle est uniquement liée aux risques d'exploitation.

4 Il s'agit de la loi de l'Etat où se situe le tribunal saisi de l'affaire, conformément à l'article 8 COTIF.

5 C'est le cas, d'après les informations du CIT, de plusieurs Etats, notamment en Grèce, aux Pays-Bas, en République tchèque, Roumanie, Serbie et Slovaquie.

6 Conversion des montants libellés en droits de tirage spéciaux selon l'indice du FMI applicable au 27 février 2011 (www.imf.org).

	RAIL	AIR	MER	
RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENT	mort ou blessures	<ul style="list-style-type: none"> • responsabilité objective avec 3 motifs d'exonération (→ « force majeure », faute du voyageur, tiers à l'exception du GI et des autres EF) • dommages-intérêts illimités, sauf si le droit national prévoit un plafond ; le plafond ne peut cependant pas être inférieur à 175 000 DTS* 	<ul style="list-style-type: none"> • au-dessous de 113 100 DTS* : responsabilité objective avec 1 motif d'exonération (faute du voyageur) • au-dessus de 113 100 DTS : responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve (aucune négligence du transporteur, négligence d'un tiers) • dommages-intérêts punitifs ou exemplaires expressément exclus 	<ul style="list-style-type: none"> • au-dessous de 250 000 DTS* : responsabilité objective avec 3 motifs d'exonération (→ « force majeure », faute du voyageur, tiers) • entre 250 000 et 400 000 DTS : responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve • au-dessus de 400 000 DTS : aucune responsabilité sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle • dommages-intérêts punitifs ou exemplaires expressément exclus
	paiement d'avances	<ul style="list-style-type: none"> • min. 21 000 € en cas de décès • non remboursable, sauf si faute du voyageur ou bénéficiaire non ayant droit 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 16 000 DTS en cas de décès • non remboursable, sauf si transporteur non responsable ou bénéficiaire non ayant droit 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 21 000 € en cas de décès • non remboursable, sauf si transporteur non responsable, faute du voyageur ou bénéficiaire non ayant droit
	perte ou avarie de bagages à main	<ul style="list-style-type: none"> • responsabilité objective si voyageur blessé, max. 1400 DTS • responsabilité pour faute si voyageur pas blessé 	<ul style="list-style-type: none"> • responsabilité pour faute à concurrence de 1131 DTS • limite levée si faute caractérisée du transporteur 	<ul style="list-style-type: none"> • responsabilité pour faute à concurrence de 2250 DTS par voyageur et par transport (présomption de faute en cas d'avarie du bateau)
	assistance dans l'action contre des tiers	<ul style="list-style-type: none"> • EF contestant sa responsabilité doit s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers 	---	---

* 1 DTS = 1,14€ (2011-02-27) ; cf. www.imf.org

Les droits du transport aérien et maritime connaissent un régime de responsabilité par paliers :

- au-dessous d'un certain seuil, le régime est très protecteur pour le voyageur ; ce régime est semblable au droit ferroviaire pour le maritime, mais beaucoup plus strict dans l'aérien ;
- au-dessus de ce seuil, le transporteur n'est responsable qu'en cas de faute, sauf preuve contraire de sa part ; ce régime n'est théoriquement pas si éloigné du droit ferroviaire, mais il met en jeu des notions juridiques qui sont fortement liés aux conceptions nationales du droit de la responsabilité et peuvent donc réserver quelques surprises selon les instances saisies ;
- le transporteur maritime est en outre totalement déchargé de sa responsabilité pour tous les dommages allant au-delà de 456'000€, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle.

Ni la Convention de Montréal, ni le Protocole 2002 à la Convention d'Athènes, ne spécifient quels préjudices doivent être réparés : cela est déterminé par le droit national applicable. Par contre, les deux conventions excluent expressément les dommages-intérêts punitifs ou exemplaires.

Paiement d'avances en cas d'accident

L'UE a imposé aux transporteurs de verser aux voyageurs blessés des avances pour couvrir leurs « besoins économiques immédiats ». En cas d'accident mortel, les ayants droit des voyageurs décédés doivent recevoir au minimum 21'000€, en cas d'accident ferroviaire ou maritime, ou 18'240€ en cas d'accident aérien. Ces avances peuvent être déduites des dommages-intérêts versés ultérieurement. Elles ne sont toutefois pas remboursables, sauf dans les cas énumérés par les règlements européens. Qu'est-ce qui justifie des différences entre les montants à verser en cas de décès ? Pourquoi les transporteurs fer-

roviaires ne peuvent pas récupérer les avances dans les cas où ils ne sont légalement pas responsables, alors que cela est tout à fait possible pour les transporteurs maritimes et aériens ? Il est difficile de justifier de telles différences pour des règlements édictés entre 2002 et 2009.

Responsabilité pour retards et annulations

En cas de retard ou d'annulation, la responsabilité des transporteurs est réglementée de façon totalement différente d'un mode de transport à l'autre (voir le tableau ci-contre). Ces différences s'expliquent peut-être par le contexte politique dans lequel ont été créés les règlements européens afférents aux différents modes entre 2002 et 2011. Il semble que le législateur européen ait voulu régler par la législation des problèmes inhérents à chaque mode de transport, en commençant par les pratiques de surréservation (overbooking) des compagnies aériennes, pour aboutir à un droit des « consommateurs de transport », mélange savant entre le droit international du transport tiré des conventions préexistantes et le droit européen des consommateurs.

Indemnités : réduction du prix ou pénalités

Tandis que les transporteurs ferroviaires et maritimes doivent indemniser les voyageurs en fonction du prix que ceux-ci ont payé pour le service de transport effectivement en retard (selon les cas, 25% ou 50% du prix), les transporteurs aériens doivent verser des pénalités dépendant de la longueur du vol annulé ou en retard. Ces pénalités sont conséquentes, au minimum 250€. La possibilité pour les transporteurs de s'exonérer de leur responsabilité est plus disparate qu'il n'y paraît à premier vue :

- **pour le rail** : les causes d'exonération sont identiques à celles en cas d'accident (voir ci-dessus), avec une définition de la « force majeure » très stricte ;

	RAIL	AIR	MER
abandon / retour + remboursement	<ul style="list-style-type: none"> si retard prévu à destination (finale) de plus de 60 minutes remboursement sous 1 mois en bons ou en argent 	<ul style="list-style-type: none"> si embarquement refusé, annulation ou retard de plus de 5 heures 	<ul style="list-style-type: none"> si annulation ou retard prévisible au départ de plus de 90 minutes remboursement sous 7 jours en espèces, virement/chèque bancaire ou bons
poursuite du voyage / réacheminement	<ul style="list-style-type: none"> si retard prévu à destination (finale) de plus de 60 minutes <ul style="list-style-type: none"> dès que possible date ultérieure à la convenance du voyageur 	<ul style="list-style-type: none"> si embarquement refusé ou annulation <ul style="list-style-type: none"> dès que possible date ultérieure à la convenance du voyageur 	<ul style="list-style-type: none"> si annulation ou retard prévisible au départ de plus de 90 minutes <ul style="list-style-type: none"> dès que possible
indemnité	<ul style="list-style-type: none"> de 60 à 119 minutes : 25 % du prix payé pour le service en retard plus de 120 minutes : 50 % du prix payé pour le service en retard 3 motifs d'exonération (→ « force majeure », faute du voyageur, tiers à l'exception du GI) paiement sous 1 mois en bons ou en argent pas d'indemnité inférieure à 4 € 	<ul style="list-style-type: none"> si embarquement refusé, annulation ou retard de plus de 3h (basé sur la jurisprudence <i>Sturgeon</i>), indemnité de : <ul style="list-style-type: none"> 250 € si vol <1500km 400 € si vol >1500km et <3000km 600 € si vol >3000km 1 motif d'exonération (→ « force majeure ») 	<ul style="list-style-type: none"> 25 % du prix payé pour le service en retard : <ul style="list-style-type: none"> après 1h si voyage < 4h après 2h si voyage >4 et <8h après 3h si voyage >8 et <24h après 6h si voyage >24h 50 % du prix payé pour le service en retard si durée doublée motifs d'exonération (faute du voyageur, conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité, « force majeure ») remboursement sous 1 mois en bons ou en argent pas d'indemnité inférieure à 6 €
hôtel	<ul style="list-style-type: none"> coûts raisonnables pour hôtel + appels téléphoniques (PRR : lorsque c'est matériellement possible) montants selon le droit national 3 motifs d'exonération (→ « force majeure », faute du voyageur, tiers à l'exception du GI et des autres EF) 	<ul style="list-style-type: none"> hébergement + transfert + 2 appels téléphoniques aucun montant spécifié pour les dommages-intérêts (max. 4694 DTS ?) aucun motif d'exonération 	<ul style="list-style-type: none"> hébergement à bord ou à terre (max. 80 € par nuit pendant 3 nuits) + transfert motifs d'exonération (faute du voyageur, conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité)
repas + rafraîchissements gratuits	<ul style="list-style-type: none"> si retard de plus de 60 minutes à l'arrivée ou au départ si disponible dans le train/à la gare ou si peut raisonnablement être livré 	<ul style="list-style-type: none"> si embarquement refusé, annulation ou retard de plus de 120 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> si annulation ou retard prévisible au départ de plus de 90 minutes si disponible ou si peut raisonnablement être livré
service de transport alternatif	<ul style="list-style-type: none"> obligation d'organiser un autre service de transport si le service ferroviaire ne peut plus se poursuivre 	<ul style="list-style-type: none"> informations sur les autres services de transport existants 	<ul style="list-style-type: none"> informations sur d'autres correspondances possibles si le voyageur risque de manquer une correspondance
autres dommages-intérêts (pour dommage indirect)	<ul style="list-style-type: none"> si prévu dans le droit national 	<ul style="list-style-type: none"> responsabilité par faute avec renversement du fardeau de la preuve (transporteur doit prouver sa diligence suffisante ou la faute du voyageur) montant plafonné à 4694 DTS sauf en cas de faute caractérisée du transporteur 	<ul style="list-style-type: none"> si prévu dans le droit national, y compris selon Dir. 90/314 concernant les voyages à forfait

RESPONSABILITÉ EN CAS DE RETARD

- pour l'aérien : la « force majeure » est désormais interprétée de façon très restrictive par la Cour de justice de l'UE⁷ ;
- pour le maritime : la « force majeure » est définie de façon quelque peu moins stricte que dans le ferroviaire⁸ : « circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises » ; en outre, seules des « conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité » sont acceptées comme motif d'exonération.

Le « retard » est, selon les modes, calculé au départ ou à l'arrivée du service de transport (ou à la destination finale du voyageur ?). En outre, il faut prendre en compte des durées relativement différentes : 3 heures pour l'aérien (selon la jurisprudence controversée de la Cour de justice de l'UE⁹), 60 minutes pour le rail, entre 1 heure et 6 heures pour le maritime selon la durée originale du voyage en bateau.

7 Voir l'arrêt du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann c. Alitalia* (affaire C-549/07), commenté dans le CIT-Info 1/2009.

8 Il manque le critère « extérieur » à l'exploitation et l'aspect « aux conséquences desquelles le transporteur ne pouvait pas obvier ».

9 Voir l'arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon et al.* (affaires jointes C-402/07 et C-432/07).

A partir de ce même retard ou d'un retard plus conséquent (jusqu'à 5 heures dans l'aérien), d'autres droits se concrétisent pour le voyageur : abandon et retour au point de départ, remboursement, acheminement jusqu'à la destination finale dès que possible ou à une date ultérieure, repas et rafraîchissements, hébergement pour la nuit, services de transport alternatifs, etc. L'étendue de ces droits est cependant subtilement différente selon le mode de transport utilisé, ce qui n'est guère justifié pour des mesures d'assistance censées être « standardisées et immédiates »¹⁰.

Articulation difficile entre le droit international et européen

Les affaires qui se sont succédé devant la Cour de justice de l'UE dans le domaine du transport aérien ont démontré un lourd problème d'articulation entre la Convention de Montréal et le Règlement CE 261/2004, interprétés de façon très consumériste par la Cour. Ce problème existe également dans le domaine ferroviaire et ne pourra être probablement résolu qu'au prix de longues et coûteuses procédures, notamment en ce qui concerne la responsabilité pour les retards et les possibilités de s'en exonérer pour les transporteurs. Il est d'autant plus préoccupant que l'UE n'ait pas encore adhéré, même si cela est prévu, aux Règles uniformes CIV et au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes, annexés aux deux règlements européens.

L'incertitude juridique qui découle de cette articulation bancale entre le droit international et européen est notamment liée au fait que les notions et principes juridiques ne se recoupent pas ou pas toujours entre les deux niveaux de législation. Le contrat de transport pour quelque mode que ce soit ne donne plus accès aux mêmes droits : ceux-ci dépendent en fait des services de transport utilisés (exemptés ou non) et de la fréquence de leur utilisation (pour les détenteurs d'abonnement notamment).

Conclusion

Les droits des voyageurs en cas d'accident ou de retard sont difficilement comparables entre les trois modes de transport étudiés ici. Les régimes de responsabilité en cas de retard sont d'ailleurs tellement différents qu'il est quasiment impossible pour un voyageur de savoir à partir de quand et dans quelles circonstances il a droit à des indemnités, ou même droit à une assistance de la part des transporteurs ou des gestionnaires de l'infrastructure utilisée (gare, aéroport ou terminal portuaire).

Il y a donc matière à réflexion pour l'avenir, en prenant en considération certains principes juridiques essentiels comme la sécurité du droit, l'uniformité du droit, l'égalité de traitement et la clarté des règles édictées.

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

¹⁰ Voir l'arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (affaire C-344/04).

Le ticketing dans le futur Livre blanc sur les transports

La Commission européenne a déclaré qu'elle abordera les questions liées au *ticketing* intermodal et intramodal dans le futur Livre blanc sur les transports, dans sa réponse à une question d'une parlementaire européenne en janvier 2011¹. Celle-ci demandait si la Commission envisageait de prendre des mesures pour favoriser la vente de billets de train sur internet pour des voyages internationaux.

Libéralisation du marché et droits des voyageurs

La Commission européenne assure avoir déjà posé les fondations favorisant la vente de billets internationaux sur internet. Ces fondations sont d'une part le Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs (PRR) et, d'autre part, l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à partir du 1^{er} janvier 2010. La Commission promet qu'elle examinera la nécessité de prendre des mesures complémentaires si les instruments existants ne sont pas suffisants.

L'obligation, inscrite dans le PRR, pour les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets d'adapter leurs systèmes informatiques aux exigences de la STI TAP devrait permettre l'établissement d'un système d'information sur les horaires et les tarifs. Ce système inclura des dispositifs pour effectuer des réservations ou émettre des billets. Il devrait donc faciliter la planification

et réservation des voyages en train en Europe. Il devrait aussi permettre aux opérateurs ferroviaires et vendeurs de billets de mieux respecter les obligations d'information imposées par le PRR et renforcer ainsi la protection des voyageurs.

Mesures additionnelles ?

Le PRR n'oblige toutefois pas les entreprises à vendre des billets internationaux sur internet. La Commission prévient que des mesures législatives additionnelles sont nécessaires, que ce soit pour imposer la fourniture de billets uniques pour un voyage multimodal («integrated ticketing»), de billets uniques pour un voyage par chemin fer (« through ticketing ») qui implique plusieurs opérateurs et plusieurs pays, ou encore de billets par voie électronique (« e-ticketing »). Avant de se lancer dans de telles mesures, la Commission souhaite examiner l'équilibre entre, d'une part, l'obligation de partage des données horaires et tarifaires entre les différents acteurs et, d'autre part, leur propre intérêt commercial dans le contexte d'un marché ouvert à la concurrence.

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

¹ E-010065/2010 : réponse écrite de la Commission, du 5 janvier 2011, à la question de Marielle De Sarnez (ALDE).

Ticketing – Le papier, encore promis à un bel avenir !

Les 2 et 3 février 2011, le CIT a organisé le workshop « Les titres de transport papier de A – Z ». Celui-ci constituait une plate-forme unique d'échange d'expériences entre les entreprises ferroviaires, les producteurs de papier et d'encre, les imprimeries et les fabricants de modules d'impression. Les 18 conférenciers se sont brièvement exprimés sur le contexte historique, les interdépendances et les expériences propres à leur domaine ainsi que sur les difficultés auxquelles ils sont confrontés et les solutions possibles.



Principaux enseignements du workshop

Une chose est sûre, le titre de transport papier ne disparaîtra pas au cours des 10 à 15 prochaines années! Il est, pour l'heure, impossible de financer à l'échelle internationale le remplacement des billets papier par des supports de données entièrement numériques.

Les titres de transport matérialisent une réalité complexe. En effet, ils constituent, sous forme standardisée, le contrat de transport entre les clients du rail et les EF.

Les titres de transport internationaux doivent en premier lieu se conformer au droit international (COTIF, UE). Soucieux de faciliter sa mise en œuvre, le CIT met à la disposition de ses membres les guides *Trafic voyageurs* (GTV-CIT) et *Titres de transport* (GTT-CIV).

Garder le rythme

Afin de déjouer les contrefaçons et les fraudes et, partant, d'assurer leurs recettes, les chemins de fer doivent évoluer au rythme des évolutions techniques dans les domaines de l'imprimerie et de la photocopie. Reconnu à l'échelle internationale, le standard du CIT garantit une présentation uniformisée et permet d'identifier plus rapidement et plus efficacement les contrefaçons.

La mise en œuvre harmonisée de ces prescriptions constitue un défi majeur. Dans certains cas, les contrefaçons actuelles se conforment mieux aux prescriptions initiales que les membres du CIT.

Aujourd'hui encore, le contrôle – d'abord visuel – des titres de transports internationaux par le personnel des trains est la méthode la plus fréquente et la plus efficace pour repérer les contrefaçons.

Le papier

A lui seul, le papier – support culturel séculaire – présente des propriétés et des qualités très diverses. La proportion – ou l'absence – de bois contenue dans le papier détermine des facteurs aussi variés que l'opacité ou la transparence, la résistance, le jaunissement, les possibilités de blanchiment, les capacités d'absorption et d'inscription, l'imprimabilité ainsi que la conductivité thermique. En outre, certains papiers spéciaux présentent diverses marques d'authenticité (par ex. inserts de papier coloré, filigrane, fibres colorées) et offrent ainsi une bonne protection contre la fraude et la contrefaçon. Le papier est aujourd'hui un produit de haute technologie qui – utilisé de manière optimale – contribue de manière décisive à la création de valeur ajoutée.

Les encres

Qu'en est-il des encres? Elles représentent également une science à part entière. Il existe aujourd'hui sur le marché des encres de sécurité qui résistent aux solvants et au grattage ou qui, au contraire, se dissolvent en présence de solvants, révélant ainsi une contrefaçon. Les encres thermochromes (variation de la couleur en fonction de la température), phosphorescentes, présentant des reflets changeants ou révélées par l'exposition aux UV permettent de déceler toute contrefaçon effectuée au moyen d'un photocopieur. Ces techniques de couleur garantissent parfois un standard de sécurité plus élevé par combinaison de plusieurs procédés d'impression. On trouve aujourd'hui sur le marché des dispositifs de test qui, en cas de doute lors du contrôle des titres de transport à bord du train, permettent de déterminer avec certitude s'il s'agit ou non de l'encre originale.

L'impression

Le procédé d'impression transfère l'encre sur le papier, toute la difficulté étant de concilier les exigences du mandant et l'impératif d'uniformité parfaite des titres de transport. Selon le papier, l'encre et le procédé d'impression utilisé, on obtient des résultats extrêmement différents. Le standard actuel du CIT est à la fois complexe et exigeant. L'expérience des spécialistes de l'impression s'avère généralement décisive pour créer une présentation absolument identique sur des supports d'impression différents.

Si l'on utilisait auparavant principalement l'impression offset, la typographie et, pour les documents importants, l'estampage à chaud, on privilégie aujourd'hui d'autres procédés d'impression tels que la sérigraphie, la flexographie et l'héliogravure. De nombreuses entreprises ferroviaires adoptent à présent des procédés d'impression thermiques directs pour l'émission de leurs titres de transport, ce qui accroît encore les exigences de qualité.

L'acquisition

Quels standards les entreprises ferroviaires imposent-elles aujourd'hui en matière d'achat? Comment opèrent-elles le contrôle des stocks? Pour obtenir à coup sûr une image uniforme (en particulier pour le fond de garantie sur les titres de transport), les entreprises ferroviaires font fréquemment appel à un seul fournisseur de papier et un seul fabricant d'encre utilisant une technique de couleur spécifique. Les imprimeries sont ensuite tenues de coopérer avec ces fournisseurs exclusifs.

Que nous réserve l'avenir? Notre premier constat se confirme: le billet papier ne disparaîtra pas de si tôt. Élément d'identification et reflet de la cohésion des entreprises ferroviaires, le billet papier pourrait bien à l'avenir s'affirmer encore davantage comme un support de communication, précisément pour les titres de transport internationaux.

La coordination internationale

La contrefaçon des titres de transport est-elle très répandue? Cette question n'a pas été analysée dans le cadre de ce workshop. L'accent a surtout été mis sur la nécessité de limiter au maximum les tentatives de fraude en adoptant des standards élevés, applicables par l'ensemble des membres du CIT. Les discussions en groupe ont montré que l'enjeu dépasse bel et bien les aspects techniques et financiers. Les entreprises ferroviaires appellent de leurs vœux une application uniforme du standard du CIT tant en transport international que régional. Elles attendent du CIT qu'il poursuive son engagement en faveur du développement de ce standard et continue d'apporter son soutien en la matière.

La discussion finale a confirmé l'importance croissante de la coordination internationale et de l'échange d'expériences. Le standard du CIT définit des normes fondamentales, qui sont de plus en plus souvent appliquées en trafic intérieur. Les entreprises ferroviaires confirment leur intention d'améliorer la coopération internationale pour garantir le respect de ce standard.



De gauche à droite: Isabelle Oberson, Thomas Gyger, Max Krieg et Thomas Leimgruber, Secrétaire général du CIT.

Etoffer son réseau

Ce workshop s'est révélé une excellente plate-forme de réseautage. Animés par une volonté unanime de renouveler l'expérience, les participants remercient sincèrement l'organisateur Max Krieg, qui, au terme de 21 ans de carrière au CIT, a pris sa retraite fin février 2011. Son successeur Thomas Gyger endosse désormais ses responsabilités.

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

Directive sur les droits des consommateurs : état de la première lecture

Le Conseil et le Parlement européen sont en train de conclure la première lecture de la *Proposition de Directive sur les droits des consommateurs* (COM/2008/614), avec des approches complètement différentes¹.

Orientation générale du Conseil

Le Conseil a largement simplifié la structure de la Directive et son champ d'application. Il ne subsiste plus que deux thèmes principaux: le droit à l'information et le droit de rétractation pour les contrats conclus à distance ou hors établissement. Le Conseil a opté pour une harmonisation totale, sauf sur certains points où les Etats membres de l'UE sont explicitement autorisés à déroger aux règles européennes.

Dans la version adoptée en janvier, les contrats de transport de voyageurs sont exclus du champ d'application de la Directive. Ce n'est, par contre, pas le cas pour les contrats de transport de marchandises. Comme le fret ferroviaire est en général une affaire entre grosses entreprises, la Directive n'aura que peu d'impact sur les transporteurs ferroviaires, sauf sur ceux qui transporteront des paquets, des véhicules ou des bagages pour des consommateurs individuels (pour autant que les contrats aient été conclus à distance).

Amendements du Parlement

Le Parlement semble quant à lui suivre la structure proposée par la Commission, en l'étoffant encore de précisions multiples et variées. Il semble même vouloir étendre le champ d'application de la Directive – à l'origine limité aux contrats conclus à distance ou hors établissement – aux contrats conclus dans l'établissement de l'entreprise.

Les contrats de transport de voyageurs semblent être exclus des principaux chapitres de la Directive, notamment pour ce qui concerne le droit à l'information et le droit de rétractation. Les contrats de transport de marchandises seront par contre soumis à la Directive, avec un impact possible sur les transporteurs ferroviaires, comme indiqué ci-dessus.

Suite de la procédure législative

Le vote en plénière au Parlement est attendu pour le 7 mars. Le Conseil devrait ensuite donner sa position définitive le 30 mai. Le résultat de la première lecture est, pour l'instant, relativement incertain.

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

¹ Pour le Conseil, voir l'orientation générale approuvée le 24 janvier 2011 (Communiqué de presse du Conseil 5426/11). Pour le Parlement, voir les amendements votés récemment par le comité IMCO.

Trafic marchandises

Première pierre d'un droit intercontinental du transport ferroviaire

Plus de 90 % de tous les conteneurs transbordés dans le port de Rotterdam ont pour destination finale l'Europe centrale ou l'Europe du Sud-Est¹. Le parcours par voie terrestre consécutif au transport maritime n'excède pas 1500 km pour les destinations d'Europe centrale, raison pour laquelle il s'effectue en grande partie par la route. Les organisations internationales envisagent de plus en plus sérieusement de raccorder directement au rail les sites de production situés en Chine en aménageant des accès vers les principaux pôles commerciaux européens.



La généralisation rapide de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS en Russie, en Mongolie, puis au Kazakhstan en 2010 confirme cette évolution favorable. En partenariat avec les représentants des Chemins de fer de la République populaire de Chine, le CIT est en train d'évaluer la possibilité d'étendre l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS à d'autres lignes ferroviaires de la République populaire de Chine.

Cadre juridique uniforme

Depuis début 2010, le CIT et l'OSJD œuvrent à l'instauration d'un cadre juridique uniforme visant à promouvoir un positionnement global des entreprises ferroviaires dans les transports de marchandises par voie terrestre entre l'Europe et l'Asie sur des distances supérieures à 10 000 km. A cette fin, les deux organisations travaillent main dans la main avec la Commission Economique des Nations unies pour l'Europe (UNECE). Il est prévu de constituer des groupes de travail paritaires réunissant des représentants de chacune des organisations.

Les travaux du Groupe de travail chargé de l'harmonisation du droit du transport ferroviaire ont abouti à la mise en place d'une procédure échelonnée, assortie de réglementations définissant différents aspects tels que le droit de disposer de la marchandise, le chargement et le déchargement de la marchandise, la communauté de responsabilité des transporteurs, la répartition des responsabilités, le droit applicable, le for juridique, etc.

Les ministres des transports compétents ainsi que les directeurs d'entreprises ferroviaires des Etats membres de l'UNECE devraient faire connaître leur volonté politique dans un Memorandum of Understanding (MoU). Un document stratégique accompagné d'un calendrier détaillé a été approuvé début mars 2011 par le Comité des transports intérieurs. Les propositions concrètes du Groupe juridique sur les Conditions particulières de transport du fret ferroviaire eurasiatique sont attendues pour la fin de l'année. Elles feront l'objet d'un séminaire au siège du CIT en novembre 2011.

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

¹ Etude 2010 de l'UNECE : „Euro Asian Transport Links Inland vs. Maritime Transport: Comparison Study“.

Intervention décisive des Chemins de fer kazakhs dans le projet «Interopérabilité juridique CIM/SMGS»

Ponts terrestres à travers le Kazakhstan et renaissance de la route de la soie

Les représentants des Chemins de fer chinois (KZD) et de la clientèle annoncent l'émergence d'une nouvelle zone économique dans la province du Xinjiang, en Chine occidentale (région autonome ouïgoure du Xinjiang). Située à 5000 km du premier port chinois, cette région enclavée à la frontière avec le Kazakhstan présente un intérêt tant économique que politique et recèle un potentiel de trafic considérable pour les transports terrestres intercontinentaux. Les représentants de la clientèle chinoise estiment à 730 000 le nombre d'écrans d'ordinateur qui y sont fabriqués chaque mois (cf. CIT-Info 6/2010, page 5).

Les transports via les ponts terrestres entre la Chine et l'Europe seront assurés par les entreprises ferroviaires impliquées, à savoir les Chemins de fer chinois (KZD), russes (RZD) et kazakhs (KZH) et ce, exclusivement sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. La liaison ferroviaire la plus courte passe par le Kazakhstan via le point frontière Dostyk (Kazakhstan) – Alshankou (Chine).

Al'issue de la réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS à Berlin fin novembre 2010, le Ministère des transports et de la communication de la République du Kazakhstan a informé le CIT et l'OSJD, dans un courrier du 10 décembre 2010, de sa volonté d'étendre l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports de marchandises à destination du Kazakhstan aux liaisons ferroviaires suivantes : Ozinki – Alma-Ata-1, Ozinki – Alma-Ata-2, Iletsk 1 – Alma-Ata-1, Iletsk 1 – Alma-Ata-2, Tobol – Astana, ainsi qu'à tous les trafics de transit via le Kazakhstan. La célèbre route de la soie qui reliait autrefois l'Europe et la Chine renaît ainsi de ses cendres.

Séminaire CIT / OSJD au Kazakhstan

Soucieux de promouvoir cette évolution favorable, les responsables du CIT et de l'OSJD organisent un séminaire spécial, les 6 et 7 avril 2011, dans la capitale kazakh d'Astana. S'il s'inscrit dans leur stratégie «Lettre de voiture CIM/SMGS en Asie centrale» et, partant, s'adresse à l'ensemble des entreprises désireuses de prendre part au fret ferroviaire eurasiatique, le séminaire mettra toutefois l'accent sur le trafic de transit via le

Kazakhstan au départ et à destination de la Chine. Les Chemins de fer kazakhs saisiront cette occasion pour informer en détail sur les installations de transbordement en gare frontière de Dostyk – Alashankou, interface entre les deux écartements 1435/1520. Les Chemins de fer russes (RZD), kazakhs (KZH), chinois (KZD) (Chine) et mongols (MTZ) ont d'ores et déjà confirmé leur participation au séminaire.

Les thèmes suivants seront traités dans le cadre de ce séminaire :

- Aspects pratiques de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour le fret ferroviaire eurasiatique
- Etat des travaux de développement du guide «Lettre de voiture CIM/SMGS»
- Intensification de la coopération internationale pour les transports sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS
- Extension de la zone géographique d'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS au Kazakhstan, à la Mongolie et à la Chine

Organisé sous l'égide des Chemins de fer kazakhs (KZH) et du Ministère des transports du Kazakhstan, le séminaire offre une excellente occasion de tisser des liens et d'intensifier la coopération régionale. Un programme-cadre enrichissant complète l'événement.



La réunion préparatoire au siège du CIT.

Conjointement avec l'OSJD, l'OTIF, l'UNECE, l'UNESCAP et l'OCDE, le CIT a entamé une nouvelle étape dans la réalisation de solutions juridiques intégrées en établissant des *Conditions particulières de transport CIM/SMGS*. Dans ce contexte, la lettre de voiture CIM/SMGS pourrait bien être étendue à d'autres Républiques d'Asie centrale, notamment l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

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

Réunion de la Commission CIM du CIT

La Commission CIM se réunira déjà pour la 14^{ème} fois le 29 mars 2011. Seront soumises à l'approbation de la Commission CIM la nouvelle check-list élaborée par le Groupe de travail CIM pour la rédaction d'accords relatifs au traitement des réclamations ainsi que des propositions de modifications concernant les produits marchandises du CIT, en vue d'une entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2011. Les modifications portent notamment sur les éléments suivants :

- Complément de l'AIM avec des règles de procédure pour le recours auprès de tiers (gestionnaires d'infrastructure et détenteurs de wagons),
- précision de la notion de «premier transporteur»,

- adaptation aux nouveaux Incoterms,
- caractère obligatoire ou non des produits du CIT ainsi que copyright de ces produits,
- indication du code NHM en trafic combiné,
- vérification du fardeau de la preuve en cas d'avarie de la marchandise et
- indication des annexes sur la lettre de voiture.

La réunion sera également l'occasion de faire le point sur l'avancement des deux projets «e-RailFreight» et «Interopérabilité juridique CIM/SMGS».

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

Utilisation de l'infrastructure

Dernière ligne droite pour les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure

Après plus de cinq années de négociations, les délégations compétentes du CIT et de RailNetEurope (RNE) se sont accordées l'automne dernier sur des Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure (voir aussi CIT-Info 6/2010, p. 8). Les « *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure* » (EurGTC) règlent en particulier la question de la responsabilité mutuelle des transporteurs et des gestionnaires d'infrastructure, l'accent étant porté sur les répercussions financières en cas d'annulations ou de restrictions d'utilisation des sillons ainsi qu'en cas de retards ou de perturbations.

Les EurGTC ont été approuvées du côté du CIT par la Commission CUI le 26 octobre 2010. Elles viennent d'être approuvées par les membres de RNE par voie de correspondance.

Plus rien ne s'oppose donc à leur application.

Uniformisation

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 en vigueur dans ce domaine est très fragmenté, les *Règles uniformes CUI* ne s'appliquant que dans 14 Etats membres de l'OTIF. Les contrats d'utilisation de l'infrastructure étant régis principalement par le droit national, il en résulte une mosaïque de solutions légales et contractuelles, qui engendre une insécurité juridique non négligeable et se traduit par un certain manque d'efficacité dans le trafic ferroviaire international.

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.

Comblement des lacunes

Les *European GTC* renferment deux chapitres distincts sur la responsabilité :

- Chapitre 4 : responsabilité en cas de retards et de perturbations
- Chapitre 6 : responsabilité en cas d'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 aussi en cas de retard causé par le GI. Avancée notable pour les transporteurs : ceux-ci obtiennent un droit de recours également pour les indemnités versées sur la base du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires*.

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

Réserves CUI

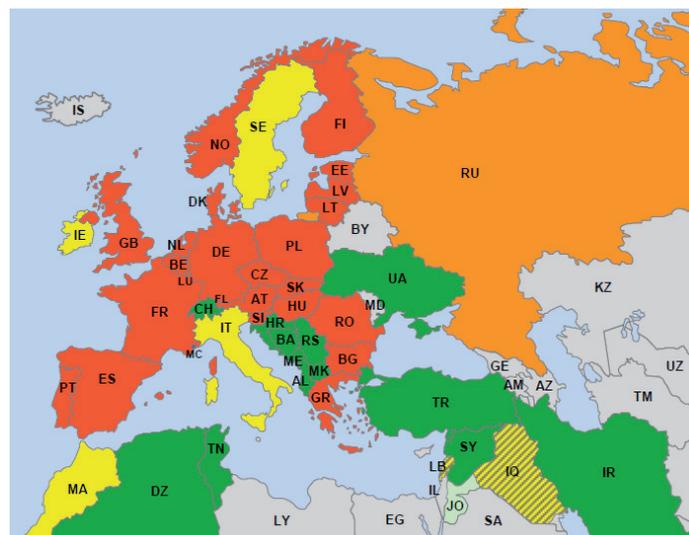
Les nouvelles Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010. La révision s'est avérée nécessaire du fait que les Etats membres de l'Union européenne avaient – à la demande de la Commission européenne – émis des réserves à l'encontre de l'application des RU CUI, dont certaines dispositions étaient jugées incompatibles avec le droit communautaire.

En octobre 2010, la Commission européenne a demandé aux Etats membres d'attendre la clarification des questions relatives à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF avant de retirer leurs réserves.

L'OTIF annonce dans un communiqué du 21 février 2011 que l'Allemagne a retiré ses réserves à l'encontre des RU CUI le 30 décembre 2010 (mais les maintient en ce qui concerne les RU APTU et ATMF). Conformément à la déclaration allemande, le retrait des réserves prendra effet au 31 décembre 2011 à minuit.

La Pologne et les Pays-Bas ont limité la durée de leurs réserves à l'encontre des RU CUI à respectivement la fin 2011 et 2012. Si ces pays ne prolongent pas les délais initialement annoncés et qu'aucun autre Etat ne retire ses réserves, les RU CUI s'appliqueront en Allemagne et en Pologne dès le 1^{er} janvier 2012 et aux Pays-Bas dès le 1^{er} janvier 2013.

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



Etat actuel de l'application de la COTIF.

- Tous les appendices (14)
- Sans ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (23)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (4)
- Suspension de la qualité de membre (2)
- Membre associé (1)

La Commission européenne publie une étude sur la responsabilité entre gestionnaire d'infrastructure et transporteur

Fin novembre 2010, la Commission européenne a publié sur son site Web¹ l'étude « *EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market* », réalisée par le prestigieux cabinet d'avocats international DLA Piper.

Cette étude approfondie (cent trente-huit pages et neuf annexes) met en évidence d'énormes différences entre les législations nationales ainsi qu'entre les bases juridiques contractuelles en matière d'utilisation de l'infrastructure, et souligne la nécessité d'agir dans deux directions :

- garantir à l'EF un droit de recours contre le GI si le dommage est imputable à ce dernier ;
- établir un meilleur équilibre entre droits et obligations des parties au contrat.

Le SG CIT procède actuellement à une analyse détaillée des résultats de l'étude.

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

1 http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/rail_en.htm, rubrique *September 2010* (aucune date d'élaboration n'est mentionnée sur l'étude en elle-même).

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.

Dans quelle mesure le transporteur est-il responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'instructions de l'ayant droit en cas d'empêchement au transport ?

L'article 22 CIM ne définit pas les responsabilités en cas d'empêchement au transport et à la livraison.

La relation étroite entre les ordres ultérieurs en cas de modification du contrat de transport et les instructions en cas d'empêchement au transport et à la livraison justifie cependant l'éga-

lité de traitement des cas de responsabilité y afférents. Dans les deux cas, il convient de partir du principe que la faute du transporteur constitue le critère de responsabilité et que l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise (art. 19 § 6 CIM).

La question d'une précision à apporter à l'article 22 CIM est à noter pour la prochaine révision des RU CIM.

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

Qui traite les réclamations des voyageurs pour vols manqués ?

Un voyageur danois qui se rendait en train dans un aéroport allemand rate son avion pour les Etats-Unis à cause d'une panne sur le train. Quelle entreprise ferroviaire (DSB ou DB) doit traiter sa réclamation et éventuellement lui verser des indemnités ?

Selon l'article 55 § 2 CIV, le voyageur peut envoyer sa réclamation au premier ou au dernier transporteur, ou au transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action. Il peut en outre intenté une action en justice contre ces mêmes transporteurs. Le droit du for déterminera l'étendue de ses droits pour le remboursement du prix du vol manqué.

Les transporteurs impliqués peuvent s'organiser entre eux pour savoir qui va traiter la réclamation, verser les indemnités au voyageur et supporter les coûts. Les membres du CIT règlent ces aspects en principe dans le cadre de l'AIV (*Accord concer-*

nant les relations entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international de voyageurs). Or, l'AIV ne règle pas aujourd'hui la question de savoir quelle entreprise doit traiter la réclamation d'un voyageur qui a manqué son avion à cause d'un retard sur un train international. En effet, l'AIV ne traite que des chefs de responsabilité prévus explicitement par les Règles uniformes CIV et le PRR. Pour les chefs de responsabilité découlant uniquement du droit national (notamment les indemnités pour vol manqué), une standardisation au niveau international est difficilement imaginable. Il incombe donc aux entreprises ferroviaires de conclure les accords nécessaires.

En l'absence de tels accords, l'article 62 § 1 CIV régit la répartition des indemnités payées en vertu des Règles uniformes CIV. En ce qui concerne les indemnités payées en vertu du PRR ou du droit national, une éventuelle répartition entre transporteurs dépendra du droit national applicable.

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

Pro domo

Nouveau membre du CIT

Adria Transport d.o.o. (SI)

Adria Transport d.o.o. est une entreprise ferroviaire slovène sise à Koper. Elle effectue des transports de marchandises dans l'arrière-pays du port de Koper.

L'entreprise a été fondée en 2005 sous la forme d'un «joint-venture» réunissant l'opérateur Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) et la société de transporteurs du port de Koper (Luka Koper). Après obtention de toutes les autorisations requises en Autriche et en Slovénie, elle a commencé son activité opérationnelle à l'été 2008, tout d'abord par des transports de kérosène de Koper à Vienne-Schwechat. Le parc de véhicules d'Adria Transport d.o.o. compte actuellement trois locomotives.

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





Max Krieg

Max Krieg prend sa retraite.

Fin février 2011, Max Krieg a pris une retraite bien méritée.

Après avoir travaillé de nombreuses années aux CFF, Max Krieg est entré au service du CIT en 1989. Fort de sa solide formation, de sa précieuse expérience de l'exploitation ferroviaire et de la vente, sans parler de sa parfaite maîtrise de plusieurs langues, il a été en mesure d'intervenir de manière autonome dans tous les secteurs d'activité de notre association. Bien que gérant principalement les affaires voyageurs et le transport de marchandises dangereuses, il n'en mettait pas moins ses gran-

des compétences au service de divers dossiers marchandises et du domaine de l'utilisation de l'infrastructure, ainsi que dans les formations dispensées par le CIT.

Max s'est illustré en particulier par son extrême rigueur et sa grande précision tant sur le fonds que sur la forme. Les standards de qualité élevés des produits du CIT, nous les devons notamment à sa persévérance et à son souci du détail.

Max, nous te remercions pour ton engagement exceptionnel auprès du CIT. Tu peux être fier et satisfait du travail accompli au fil des ans. L'ensemble du CIT, en particulier le Secrétariat général, te souhaite une longue et heureuse retraite!

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



Successeur de Max Krieg : Thomas Gyger.

Nouveau collaborateur au Secrétariat général

Le successeur de Max Krieg au sein du Secrétariat général s'appelle Thomas Gyger.

Monsieur Gyger (50 ans) a débuté sa carrière aux CFF comme agent du mouvement ferroviaire dans différentes gares et centres de vente voyageurs. En dernier

lieu, il a exercé la fonction d'acheteur stratégique auprès de CFF Infrastructure, obtenant en cours d'emploi son diplôme fédéral dans cette spécialisation.

Nous souhaitons la bienvenue à Monsieur Gyger et lui adressons nos meilleurs vœux de succès dans sa nouvelle activité au Secrétariat général du CIT. Toute l'équipe du CIT se réjouit de cette nouvelle collaboration!

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



Conférence des services des réclamations marchandises Berne, 26 mai 2011

Cette conférence s'adresse au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT. Elle se concentrera sur des thèmes d'actualité, notamment la nouvelle check-list relative aux accords pour le traitement des réclamations, le droit d'utilisation de l'infrastructure et le traitement des réclamations en trafic aérien. Les participants pourront traiter, en petits groupes, de problèmes d'intérêt général qui se présentent dans la pratique et avoir des entretiens particuliers avec leurs collègues au sein d'autres entreprises membres du CIT afin de développer leur collaboration ou de régler des cas concrets en suspens.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici :

www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf



Euro-Asian Rail Freight Business

Pour de plus détails, cliquez sur ce lien:
www.RailConference.com

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
28 mars	Groupe juridique CIV/SMPS	Berne
29 mars	Commission CIM	Berne
30 mars	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne
6/7 avril	Séminaire CIT/OSJD Kazakhstan	Astana
14 avril	Comité 1/2011	Berne
15 avril	Commission CIV	Berne
26/27 avril	Groupe juridique CIM/SMGS	Paris
28/29 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Paris
26 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
9/10 mars	Groupe de travail d'experts techniques de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
10/11 mars	Permanent Contact Group UIC/FIATA	Berlin	Erik Evtimov
15/16 mars	Groupe commercial et Groupe technique de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
18 mars	Freight Focus Group de la CER	Bruxelles	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
6 avril	Groupe Billetterie ferroviaire de l'UIC pour CCST	Bruxelles	Thomas Gyger
6 avril	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Duisbourg	Nathalie Greinus
12 avril	Customer Liaison Group	Bruxelles	Isabelle Oberson
14/15 avril	Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
3 mai	SIAFI 2011 de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
3 mai	Fiche UIC 471-1	Paris	Isabelle Oberson
6 mai	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
11/12 mai	Réunion commune « Douanes/Chemins de fer » de la CER	Vienne	Nathalie Greinus
17 mai	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
18 mai	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
18 mai	Groupe de travail « Non (integrated) Reservation Ticket » de l'UIC	Graz	Isabelle Oberson
31 mai/1er juin	PLASKE Freight Conference	Odessa	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
Internet www.cit-rail.org