

Editorial

Documents novateurs



Les dernières semaines ont été marquées par deux événements qui gouverneront les activités futures du CIT, à savoir la publication du Livre blanc de l'Union européenne sur la politique des transports, d'une part, et la Déclaration d'Astana, d'autre part.

Le Livre blanc, qui fixe un certain nombre d'objectifs à atteindre en matière de politique des transports par les vingt-sept Etats membres à l'horizon 2050, renferme également des déclarations majeures dans le domaine du droit du transport. A cet égard, il y aura lieu d'interconnecter les différents modes de transport et de promouvoir leur multimodalité, aussi bien en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises. Pour le CIT, cela signifie s'engager activement dans l'harmonisation des différentes bases juridiques, jeter les bases permettant la conclusion de contrats de transport de bout en bout ainsi qu'élaborer des documents de transport uniformes.

Plus de 120 représentants d'entreprises ferroviaires, d'organisations internationales et de la clientèle se sont rencontrés début avril à l'occasion d'un séminaire organisé à Astana, capitale du Kazakhstan, dans le but de donner une nouvelle impulsion au projet d'interopérabilité juridique entre l'Est et l'Ouest. Des représentants des Chemins de fer chinois étaient également présents. Le séminaire s'est achevé sur une déclaration prévoyant explicitement l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports en provenance et à destination de la Chine. Pour le CIT comme pour l'OSJD, son organisation partenaire, cela implique de mettre en place à temps les bases contractuelles qui permettront de surmonter les obstacles liés aux différents systèmes juridiques entre l'Est et l'Ouest.

La concomitance entre la publication du Livre blanc et la Déclaration d'Astana démontre que le développement du droit international du transport ne se joue désormais plus à l'échelle continentale, mais mondiale. Il est illusoire et tout simplement contreproductif pour une organisation d'agir seule en entreprenant des actions isolées. Aussi est-il bon de savoir que le Livre blanc de l'UE prévoit expressément une collaboration avec l'OACI, l'OMI, l'OTIF, l'OSJD et l'UNECE. Il reste à espérer naturellement que l'UE assumera un rôle moteur et veillera à ce que les bonnes initiatives soient menées à bien tout en faisant la chasse aux éventuels tigres de papier.

De son côté, le CIT est prêt et déterminé à apporter sa pleine contribution au développement intercontinental et multimodal du droit du transport ferroviaire, à travers le savoir-faire pratique dont il peut se prévaloir.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Adhésion de l'Union européenne à la COTIF : plus qu'une question de temps ?	2
L'Arménie, 47 ^{ème} Etat membre de l'OTIF	2
Livre blanc de l'UE - Importance pour le CIT	2
Comparaison des droits des voyageurs rail/air/mer/route (suite)	3
Nouvel AIV dès le 1 ^{er} janvier 2012	7
Le ticketing à l'heure d'un monde sans frontière	7
Nouveautés dans les produits marchandises du CIT dès le 1 ^{er} juillet 2011	8
La DB AG soutient l'initiative de l'UNECE pour une harmonisation juridique	9
Multimodalité : une activité essentielle dans le programme futur du CIT	10
Séminaire CIT/OSJD à Astana avec la participation des Chemins de fer chinois	11
Le plombage des wagons ... une question sans fin	11
Nouvelles parutions	13
Etude de l'UE concernant les régimes de responsabilité régissant les relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires	13
Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure (EGTC)	14
European Performance Regime	15
Droit et pratique	15
Pro domo : Comité 1/2011, Nouveau membre	16



The flyer features the CIT logo at the top left, with the text 'Comité international des transports ferroviaires' and 'International Union of Rail Transport Committees'. Below the logo, there are three columns of text: 'Comité international des transports ferroviaires', 'International Union of Rail Transport Committees', and 'International Rail Transport Committee'. The main image shows a train platform with a large stack of freight containers. Overlaid on the image is the title 'Conférence des services des réclamations marchandises' and the date 'Berne, jeudi 26 mai 2011'. Below this, the German title 'Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr' and the date 'Bern, Donnerstag 26. Mai 2011' are shown. At the bottom, the English title 'Conference of Freight Claims Departments' and the date 'Bern, Thursday 26 May 2011' are displayed. A small box at the bottom right contains the text 'Réserve aux membres du CIT / CIT-Mitgliedern vorbehalten / Limited to CIT members'.

Pour de plus amples renseignements voir page 17 et sous :
www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminars/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf

Droit des transports et politique des transports

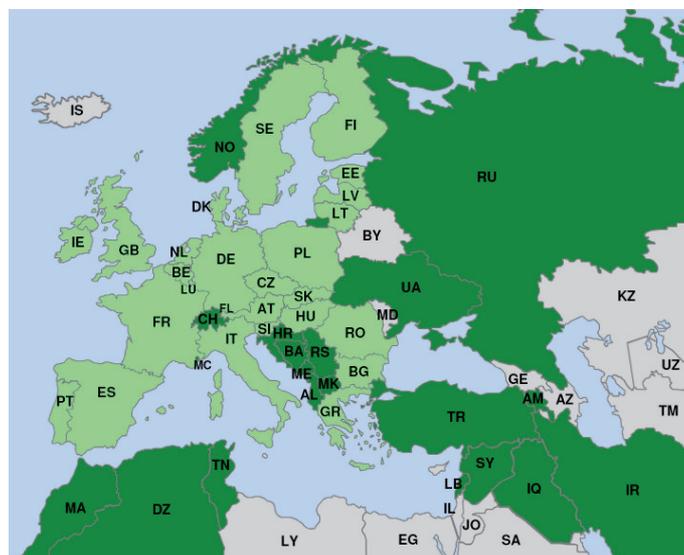
Adhésion de l'Union européenne à la COTIF : plus qu'une question de temps ?

Dans son article 38, la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)* offre à l'Union européenne (UE) la possibilité d'adhérer à la COTIF en tant qu'organisation régionale d'intégration économique. Un premier accord d'adhésion UE/OTIF avait été paraphé et présenté à la 9^{ème} Assemblée générale de l'OTIF des 9/10 septembre 2009 déjà, avant de devoir toutefois être ajourné, certaines procédures institutionnelles au sein de l'UE n'étant pas encore achevées.

Par la suite, l'UE avait émis le désir de modifier d'autres points de l'accord d'adhésion portant également sur des questions matérielles, comme la clause de déconnexion ou les réserves à l'égard de certains appendices de la COTIF, un souhait auquel le Secrétaire général de l'OTIF ne pouvait accéder pour des raisons à la fois formelles et liées au droit international public.

Tous les points litigieux ayant trouvé un épilogue depuis lors, notamment grâce aux bons offices de la Suisse, l'adhésion de l'UE pourra être discutée lors de la 10^{ème} Assemblée générale de l'OTIF (assemblée extraordinaire) les 22/23 juin 2011. Les associations internationales sont également invitées à l'Assemblée. Le CIT y sera représenté par son Président, J.-L. Dufournaud (SNCF).

Le CIT salue vivement l'évolution positive de la situation et souhaite une adhésion rapide de l'UE à la COTIF. Il nourrit parallèlement l'espoir que cette adhésion se traduise par le retrait des réserves formulées à l'encontre des RU CUI, de sorte que



■ Application de la COTIF dans les Etats de l'UE ■ Application de la COTIF dans les Etats non membres de l'UE

l'on puisse disposer, dans un avenir relativement proche, d'un cadre juridique sûr et uniforme pour la réglementation de la responsabilité entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

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

L'Arménie, 47^{ème} Etat membre de l'OTIF

Comme nous l'avons évoqué dans le dernier CIT-Info, l'Arménie est devenue le quarante-septième Etat membre de l'OTIF ; son adhésion prendra effet le 1^{er} juillet 2011. Elle constitue une étape importante du rapprochement de la région caucasienne avec l'Europe. Le réseau ferroviaire arménien représente l'unique liaison avec trois Etats voisins, à savoir la Turquie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, et permet en particulier le transport ferroviaire direct de marchandises à destination et en provenance des ports de Batumi et de Poti, sur la mer Noire, ainsi que de Baku, sur la mer Caspienne.

L'adhésion de l'Arménie intervient sans aucune réserve et inclut donc les sept Appendices de la Convention (CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU et ATMF). Le réseau ferroviaire à voie large (1520 mm) s'étend sur 780 km et est presque entièrement électrifié. Concessionnaires depuis 2008, les RZD exploitent les Chemins de fer arméniens sous le nom de *Compagnie du Chemin de fer du Sud-Caucase*.

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

Livre blanc de l'UE - Importance pour le CIT

La Commission européenne a publié fin mars le Livre blanc « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* »¹. Le document définit la stratégie à adopter ces prochaines décennies en matière de politique des transports et fixe des objectifs ambitieux pour le secteur ferroviaire :

- Transférer 30 % des transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport comme le rail ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050 ;
- Pour 2050, achever le réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau actuel d'ici à 2030 et effectuer la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance par train d'ici à 2050 ;

- D'ici à 2050, relier les aéroports au réseau ferroviaire à grande vitesse et les ports maritimes au système de transport ferroviaire de marchandises.

Espace ferroviaire unique européen

L'exigence prioritaire consiste à achever le marché intérieur des services ferroviaires et de créer un espace ferroviaire unique européen, dénué de toute entrave technique, administrative et juridique.

A cette fin, le Livre blanc formule de multiples propositions qui touchent directement ou indirectement le droit du transport.

¹ COM(2011) 144 final,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

Transport des voyageurs

Les aéroports, les ports, les gares ferroviaires et routières ainsi que les stations de métro doivent être de mieux en mieux reliées et transformées en plateformes de correspondances multimodales pour les passagers. Des systèmes d'information en ligne et des systèmes électroniques de réservation et de paiement intégrant tous les modes de transport doivent faciliter les déplacements multimodaux. Un ensemble adéquat de droits des passagers doit accompagner l'usage plus étendu des transports collectifs. Les droits des passagers déjà en vigueur doivent être consolidés.

Parmi les mesures que propose le Livre blanc pour le transport de voyageurs, les mesures ci-après intéressent le CIT :

- élaborer une interprétation uniforme du droit européen sur les droits des passagers et assurer l'harmonisation et l'efficacité de sa mise en œuvre ;
- élaborer des principes communs applicables aux droits des passagers quel que soit le mode de transport (charte des droits fondamentaux), comprenant notamment le droit à l'information. Envisager d'adopter un règlement-cadre européen unique couvrant les droits des passagers pour tous les modes de transport (codex de l'UE) ;
- achever le cadre législatif existant relatif aux droits des passagers avec des mesures couvrant les passagers effectuant des déplacements multimodaux avec des titres de transport intégrés ayant fait l'objet d'un seul contrat d'achat ;
- parvenir à une intégration plus poussée des différents modes de transport des passagers afin de rendre possibles des déplacements multimodaux continus de porte à porte ;
- créer un cadre promouvant le développement et l'utilisation de systèmes intelligents d'établissement d'horaires et de billetterie qui soient multimodaux, en intégrant également les prestataires de services privés.

Transport des marchandises

Le transport des marchandises occupant moins d'espace dans le Livre blanc, les propositions n'en sont que plus concrètes. La Commission européenne prévoit dans ce domaine trois initiatives qui intéressent le CIT :

- mettre en pratique les concepts de « fenêtre unique » et de « guichet administratif unique » en créant et en diffusant un document de transport unique électronique (lettre de voiture électronique) pour tous les modes de transport ;
- faire en sorte que les régimes de responsabilité favorisent le développement du rail, de la navigation intérieure et du transport intermodal ;
- rationaliser les règles applicables au transport intermodal des marchandises dangereuses afin d'assurer l'interopérabilité des différents modes de transport.

Multimodalité et informatisation

Tant pour le transport des voyageurs que pour le transport de marchandises, l'interconnexion des différents modes de transport constitue la priorité. Du point de vue du droit du transport, cela implique une harmonisation des différentes bases juridiques, des contrats de transport de bout en bout et des documents uniformes. Sur ce dernier point, c'est bien évidemment la carte de l'informatique qu'il faut jouer : l'avenir appartient donc au titre de transport et à la lettre de voiture électroniques.

Dans ce contexte, la dimension intercontinentale, pour ne pas dire mondiale, que revêtent la multimodalité et l'informatisation prend tout son sens. En agissant isolément, l'UE serait plus contre-productive qu'efficace. Il n'est dès lors pas inutile de rappeler que le Livre blanc prévoit aussi expressément la collaboration avec des organisations internationales comme l'OACI, l'OMI, l'OTIF, l'OSJD et l'UNECE. Il ne reste qu'à espérer que l'UE assume un rôle moteur.

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

Trafic voyageurs

Suite de l'étude comparative des droits des voyageurs dans les quatre modes de transport



Isabelle Oberson
Juriste au CIT

Nous avons présenté, dans le CIT-Info 1/2011, une première étude comparative des droits des voyageurs dans les différents modes de transport, en nous concentrant sur les aspects de responsabilité en cas d'accident et de retard. Depuis lors, l'Union européenne a publié le *Règlement 181/2011 sur les droits des voyageurs dans le transport par autobus et autocar*, qui entrera en vigueur le 1^{er} mars 2013. Nous reviendrons sur les aspects responsabilité de ce Règlement ultérieurement.

Nous examinerons, dans cette édition, les autres droits des voyageurs, notamment en matière d'information, réclamation, qualité des services, et survolerons les droits des personnes à mobilité réduite (PRM). Les références aux textes applicables – conventions internationales et règlements européens – sont indiquées dans le CIT-Info 1/2011.

Droit à l'information

Les conventions internationales ne règlent que très peu la question de l'information à fournir au voyageur avant et pendant son voyage. Les quatre règlements européens comblent désormais cette lacune – volontaire – par des règles parfois très précises, parfois plutôt lacunaires.

Dans le *transport ferroviaire*, l'annexe II du *Règlement CE 1371/2007* contient une liste détaillée des informations qui doivent être fournies au voyageur :

- avant son voyage : conditions générales applicables au contrat, horaires et conditions pour le voyage le plus rapide et les tarifs les plus bas, conditions d'accès pour les PRM, conditions d'accès pour les bicyclettes, disponibilité des sièges fumeur ou non fumeur, ou des sièges 2^{ème} ou 1^{ère} classe, restrictions de trafic éventuelles, services à bord, procédure pour les réclamations ;
- pendant son voyage : services à bord, gare suivante, retards, correspondances principales, questions de sécurité et sûreté.

En outre, le transporteur ferroviaire, ainsi que le gestionnaire de gare et le voyageur, doivent informer les voyageurs de leurs droits découlant du *Règlement CE 1371/2007*. Ils peuvent utiliser à cette fin le « résumé » préparé par la Commission (8 pages !), qui n'est disponible qu'en anglais pour l'instant. Dans les faits, chaque entreprise a préparé sa propre communication sur les droits des voyageurs, qui tient compte des exemptions accordées par l'Etat à certains services de transport urbains, suburbains, régionaux ou nationaux longue distance.

Les autres modes de transport n'ont pas de réglementation aussi détaillée sur l'information à fournir au voyageur, loin de là. En règle générale, tous les transporteurs doivent informer les voyageurs de leurs droits découlant des divers Règlements applicables. Il est obligatoire, dans certains cas, d'utiliser les résumés préparés par l'UE: il s'agit d'informations sur la responsabilité en cas d'accident, ou de notices à afficher dans les aéroports, comme indiqué dans le tableau ci-contre. Pour le reste, les transporteurs peuvent se contenter de fournir une information « adéquate » au voyageur. Toutefois, en cas de retard ou d'annulation, les obligations sont un peu plus précises : les transporteurs doivent notamment informer les voyageurs sur d'éventuels services de transport alternatifs.

Ce droit à l'information pourrait être renforcé par la future *Directive sur les droits des consommateurs*, qui est discutée en ce moment au sein du Parlement européen et du Conseil (voir CIT-Info, 1/2011, p. 10). L'identité du « professionnel » fournissant le service de transport devra peut-être être clairement indiquée au voyageur lors de la conclusion du contrat de transport, ce qui pourrait créer quelques difficultés pratiques pour les transporteurs ferroviaires. Il faut relever que cette obligation pèse déjà sur les transporteurs aériens, par le biais du *Règlement CE 2111/2005*. Celui-ci institue en fait une liste noire des compagnies aériennes qui ne remplissent pas toutes les conditions de sécurité pour l'UE. Les voyageurs ont, par ricochet, reçu le droit de connaître l'identité de leur transporteur aérien, afin de vérifier que celui-ci n'est pas sur la fameuse liste.

Mécanisme de traitement des réclamations

Les voyageurs qui subissent un dommage suite à un accident ou à un retard ont le droit de se plaindre à l'entreprise concernée et de demander un dédommagement. La législation européenne oblige tous les transporteurs, ainsi que les opérateurs de terminaux portuaires ou les gestionnaires d'aéroport, à instaurer un mécanisme de traitement des réclamations. Elle n'impose par contre qu'aux seuls transporteurs ferroviaires l'obligation de publier un rapport complet sur le nombre et le type de réclamations reçues et traitées, les délais de réponse, et les mesures prises pour améliorer la situation. Ce rapport doit être publié une fois par année, avec le rapport annuel. Cette transparence n'est pas exigée des autres modes de transport, ce qui est pour le moins difficile à comprendre, surtout pour les secteurs maritimes et routiers, qui ont fait l'objet d'une législation bien après l'approbation du *Règlement CE 1371/2007*.

Les voyageurs ont également le droit de se plaindre auprès des autorités nationales chargées de l'application des quatre règlements européens. Celles-ci peuvent toutefois exiger, avant de se saisir du dossier, que le voyageur se soit plaint au préalable auprès du transporteur maritime ou routier sans obtenir satisfaction, si cela est prévu dans le droit national.

Monitoring de la qualité des services

Le *Règlement CE 1371/2007* impose aux entreprises ferroviaires de publier, en même temps que leur rapport annuel, un rapport d'évaluation de la qualité de leurs services. Ce rapport doit couvrir au moins les points suivants:

- informations et billets;
- ponctualité des services et principes généraux en vue de faire face à des perturbations des services;
- annulations de services;
- propreté du matériel roulant et des équipements des gares (qualité de l'air dans les voitures, hygiène des équipements sanitaires, etc.);
- enquête de satisfaction de la clientèle;
- traitement des plaintes, remboursements et indemnisation en cas de non-respect des normes de qualité du service;
- assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Les autres modes de transport ne connaissent pas de telle obligation. Qu'est-ce qui justifie une telle différence de traitement ? Il est regrettable que le législateur européen n'ait pas souhaité assurer aux voyageurs la possibilité de comparer la qualité des services entre les différents modes de transport.

Droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite

Les voyageurs handicapés ou à mobilité réduite doivent bénéficier d'une assistance gratuite, lorsqu'ils utilisent les services de transport couverts par les quatre règlements européens (c'est-à-dire les services non exemptés). Ils doivent toutefois avertir les transporteurs et/ou les gestionnaires de l'infrastructure utilisée de leur venue, 36 heures à l'avance dans le secteur routier, 48 heures dans les autres secteurs. Ce droit à l'assistance se limite, dans le secteur ferroviaire, aux gares dotées de personnel et, dans le secteur routier, aux terminaux de bus listés par les Etats membres.

Les conditions d'accès aux services de transport sont établies en coopération avec les associations de PRM dans les secteurs ferroviaire et routier. Le mode ferroviaire s'est vu en outre imposer une série de normes techniques d'interopérabilité par la voie de la STI PRM (*Décision de la Commission 2008/164/CE*), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2008. Pour les autres secteurs, il faut se référer aux législations nationales ou internationales relatives à la sécurité des opérations de transport.

Les transporteurs ne peuvent pas refuser le transport à une personne handicapée ou à mobilité réduite, ni exiger de celle-ci qu'elle soit accompagnée pour le voyage, sauf si cela respecte les conditions d'accès ou de sécurité mentionnées ci-dessus. En cas de refus, les transporteurs maritimes et routiers doivent proposer des transports alternatifs.

Malgré le fait que la législation européenne sur les droits des PRM ait été établie entre 2006 et 2011, ceux-ci varient d'un mode à l'autre sur de nombreux détails (conditions de refus de transport, offre de transport alternatif, remboursement, dommages-intérêts en cas de dommage à l'équipement de mobilité, etc.). Une fois encore, l'on ne peut que regretter ces subtiles différences qui compliquent inutilement les droits des voyageurs. Ce qui paraît normal dans un mode de transport devrait l'être dans un autre mode également.

	RAIL	AIR	MER	ROUTE	
INFORMATION	Avant l'exécution du contrat	<ul style="list-style-type: none"> liste d'informations dans le PRR rail, annexe II, partie I (p. ex. CG, horaires pour voyage le plus rapide et tarifs les plus bas, PRM, bicyclettes, services à bord, etc.) droits selon le PRR rail (distribuer éventuellement le résumé préparé par l'UE) 	<ul style="list-style-type: none"> droits selon Règlement N° 889/2002 concernant la responsabilité en cas d'accidents (obligation d'utiliser le résumé annexé au règlement) obligations de transparence concernant les tarifs selon Règlement N° 1008/2008 obligation d'identifier clairement le transporteur effectif selon Règlement N° 2111/2005 	<ul style="list-style-type: none"> droits selon PRR mer (distribuer éventuellement le résumé préparé par l'UE) et selon Règlement sur les accidents maritimes sous les formes les plus appropriées (obligation d'utiliser le résumé préparé par l'UE) 	<ul style="list-style-type: none"> droits selon PRR bus (distribuer éventuellement le résumé préparé par l'UE) au plus tard au départ, dans les terminaux et sur Internet
	Pendant l'exécution du contrat	<ul style="list-style-type: none"> liste d'informations dans le PRR rail, annexe II, partie II (p. ex. services à bord, prochaine gare, retards, correspondances, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> obligation d'afficher bien en vue dans la zone d'enregistrement un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles : « <i>Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance.</i> » obligation de distribuer une notice sur l'indemnisation et l'assistance en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard de plus de 120 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> informations « appropriées » tout au long du voyage 	<ul style="list-style-type: none"> informations « appropriées » tout au long du voyage
	En cas de retard ou d'annulation	<ul style="list-style-type: none"> information sur les retards, à fournir aussitôt que possible 	<ul style="list-style-type: none"> information sur les annulations ainsi que sur les autres services de transport possibles 	<ul style="list-style-type: none"> information sur les retards, aussitôt que possible et au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue, sous des formes accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PRM) information sur les autres correspondances possibles s'il est probable que le passager manque sa correspondance 	<ul style="list-style-type: none"> information sur les retards, aussitôt que possible et au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue, sous des formes accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PRM) dans la mesure du raisonnable, efforts d'information sur les autres correspondances possibles s'il est probable que le passager manque sa correspondance
	Forme	<ul style="list-style-type: none"> attention particulière aux besoins des personnes présentant des troubles de l'ouïe et/ou de la vue 	<ul style="list-style-type: none"> autres moyens appropriés pour les non-voyants et les malvoyants 	<ul style="list-style-type: none"> formes accessibles, avec attention particulière aux besoins des PRM mêmes langues que celles utilisées d'une manière générale pour l'information de tous les passagers 	<ul style="list-style-type: none"> formes accessibles dans la mesure du possible, avec attention particulière aux besoins des PRM mêmes langues que celles utilisées d'une manière générale pour l'information de tous les passagers
RÉCLAMATIONS	Traitement	<ul style="list-style-type: none"> toute EF impliquée réponse sous 1 mois (au max. 3) 	<ul style="list-style-type: none"> pour les PRM uniquement : droit de réclamation auprès du transporteur ou du gestionnaire de l'aéroport (pas de disposition générale valable pour tous les passagers) 	<ul style="list-style-type: none"> transporteurs et opérateurs de terminaux soumission dans les 2 mois suivant la date à laquelle le service a été exécuté ou aurait dû être exécuté réponse sous 1 mois (au max. 2) 	<ul style="list-style-type: none"> transporteurs uniquement soumission dans les 3 mois suivant la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté réponse sous 1 mois (au max. 3)
	Reporting	<ul style="list-style-type: none"> annuellement nombre et catégories de réclamations reçues / traitées, temps de réponse, mesures d'amélioration 	--	--	--
	Organismes nationaux chargés du contrôle de l'application	<ul style="list-style-type: none"> droit de réclamation auprès de n'importe quel organisme coordonnées des organismes dans les gares et dans les trains 	<ul style="list-style-type: none"> pour les PRM : droit de réclamation si le client n'obtient pas satisfaction auprès du transporteur ou de l'aéroport coordonnées des organismes dans la notice sur l'indemnisation et l'assistance 	<ul style="list-style-type: none"> les Etats membres peuvent contraindre les passagers à soumettre leurs réclamations d'abord aux transporteurs et à faire appel aux organismes seulement s'ils n'ont pas obtenu satisfaction coordonnées des organismes à bord des bateaux, dans les ports et dans les terminaux 	<ul style="list-style-type: none"> les Etats membres peuvent contraindre les passagers à soumettre leurs réclamations d'abord aux transporteurs et à faire appel aux organismes seulement s'ils n'ont pas obtenu satisfaction coordonnées des organismes incluses dans les informations générales à fournir au plus tard au moment du départ dans les terminaux, et sur Internet le cas échéant
QUALITÉ	Système de gestion de la qualité	<ul style="list-style-type: none"> liste des points minimums à satisfaire selon le PRR, annexe III 	--	--	--
	Reporting	<ul style="list-style-type: none"> annuellement avec le rapport annuel sur le site internet de l'EF + site Internet de l'Agence ferroviaire européenne 	--	--	--

	RAIL	AIR	MER	ROUTE	
PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PRM)	Droit au transport	<ul style="list-style-type: none"> pas de supplément à acquitter pas de refus / pas d'obligation d'être accompagné, sauf si strictement nécessaire pour se conformer aux règles d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> pas de refus / pas d'obligation d'être accompagné, sauf pour se conformer aux exigences légales en matière de sécurité ou si les dimensions de l'avion ou des portes rendent l'accès physiquement impossible 	<ul style="list-style-type: none"> pas de supplément à acquitter pas de refus / pas d'obligation d'être accompagné, sauf pour se conformer aux exigences légales en matière de sécurité ou si la conception du bateau ou de l'infrastructure et de l'équipement portuaires ne permettent pas de procéder à un embarquement sécurisé ou opérationnellement réalisable un autre service de transport par bateau doit être proposé en cas de refus 	<ul style="list-style-type: none"> pas de supplément à acquitter pas de refus, sauf pour se conformer aux exigences légales en matière de sécurité ou si la conception du véhicule ou de l'infrastructure (arrêts ou terminaux de bus) ne permet pas physiquement de monter à bord, de descendre ou d'être transporté de manière sécurisée ou opérationnellement réalisable obligation de fournir des informations sur les autres services de transport en cas de refus si refus après achat du billet, droit au remboursement + retour / réacheminement dans la mesure du possible
	Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> règles d'accès établies avec les associations de PRM obligation de fournir les informations relatives aux conditions d'accès aux services ferroviaires, au matériel roulant et aux services à bord 	--	<ul style="list-style-type: none"> obligation de fournir les informations relatives aux conditions d'accès sur Internet, sous des formes accessibles sur demande 	<ul style="list-style-type: none"> règles d'accès établies avec les associations de PRM obligation de fournir les informations relatives aux conditions d'accès sur Internet, sous des formes accessibles sur demande liste des terminaux accessibles établie par la Commission et les Etats membres sur Internet formation du personnel détaillée à l'annexe II
	Assistance	<ul style="list-style-type: none"> si notifiée 48 heures à l'avance gratuite dans les gares avec personnel 	<ul style="list-style-type: none"> si notifiée 48 heures à l'avance gratuite responsabilité de l'aéroport détaillée dans le Règlement 1107/2006, annexe I responsabilité du transporteur détaillée dans le Règlement 1107/2006, annexe II 	<ul style="list-style-type: none"> si notifiée 48 heures à l'avance gratuite 	<ul style="list-style-type: none"> si notifiée 36 heures à l'avance gratuite dans les terminaux répertoriés par les Etats membres : responsabilité des organes de gestion des terminaux et des transporteurs détaillée à l'annexe I a à bord : responsabilité des transporteurs détaillée à l'annexe I b
	Indemnisation en cas de détérioration d'équipements de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> en cas de responsabilité de l'EF, pas de limite financière applicable (→ annule la limite CIV applicable) 	<ul style="list-style-type: none"> indemnisation conformément à la législation internationale, européenne (UE) et nationale 	<ul style="list-style-type: none"> responsabilité pour faute (présomée en cas d'événement maritime) pour les transporteurs et les opérateurs de terminaux indemnisation correspondant à la valeur de remplacement de l'équipement ou aux coûts de réparation diligence maximale pour fournir un équipement de remplacement temporaire 	<ul style="list-style-type: none"> responsabilité conformément à la législation nationale indemnisation correspondant aux coûts de remplacement ou de réparation

Conclusion

Les droits des voyageurs sont difficilement comparables d'un mode de transport à l'autre. En outre, à l'intérieur d'un même mode, le voyageur devra sans cesse vérifier si le service de transport qu'il utilise est bien couvert par la législation européenne, sans quoi ses droits dériveront peut-être uniquement du droit national ou du droit international. Quelques exemples pour démontrer la complexité de la situation :

- un vol assuré par American Airlines entre New York et Paris sera couvert uniquement par la *Convention de Montréal*, tandis que le vol retour Paris-New York, ou un vol Air France sur la même ligne, sera soumis en plus au *Règlement CE 261/2004* et au *Règlement CE 1107/2006* ;

- un voyage en train entre Strasbourg et Mulhouse est exempté des principaux articles du *Règlement CE 1371/2007*, sauf si le parcours est effectué en TGV Lyria à destination de Zurich ;
- une croisière sur la Mer Adriatique partant de Rijeka (Croatie) échappe à la législation européenne, tandis que la même croisière partant de Trieste (Italie), à 70km de là, est soumise au *Règlement UE 1177/2010*, sauf pour certains articles relatifs à la responsabilité pour retard ;
- le voyage en bus depuis Trieste jusqu'à Milan sera soumis au *Règlement UE 181/2011*, tandis que le même voyage avec changement de bus à Vicenza ne le sera pas.

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

Nouvel AIV dès le 1^{er} janvier 2012

L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) a été révisé en profondeur ces derniers mois, afin de faire face à l'explosion du nombre de réclamations de voyageurs basées sur le Règlement CE 1371/2007 (PRR). Cet accord est appliqué par la grande majorité des membres du CIT et son importance va croître avec les nouvelles règles approuvées par la Commission CIV, réunie à Berne le 15 avril 2011 sous la présidence de Enrico Trapazzo.

Système de répartition des indemnités pour retard

L'AIV règle la question de savoir quelle entreprise doit traiter la réclamation du voyageur, verser l'indemnité et supporter celle-ci. Ce dernier aspect a été fondamentalement modifié dans le Chapitre 4 de l'AIV sur les retards : les transporteurs se sont mis d'accord pour répartir les indemnités entre eux, en établissant des règles distinctes selon le type de titre de transport concerné. Les règles pour le débit seront celles de la fiche UIC 301, des règles connues et utilisées par toutes les entreprises depuis longtemps. La mise en place de ce nouveau système de répartition ne devrait donc pas occasionner de grandes difficultés pour les services clientèle et les services comptables des entreprises.



Plus de flexibilité dans le traitement des plaintes

Le Chapitre 4 de l'AIV donne nouvellement la possibilité à l'entreprise qui reçoit la réclamation de la traiter directement, si elle a pour ce faire l'autorisation de l'entreprise émettrice du titre de transport. L'entreprise traitant la réclamation devra procéder aux mêmes vérifications quant à l'authenticité des billets et autres documents remis par le voyageur. Elle devra également respecter les règles prévues dans l'AIV pour le versement de l'indemnité, la répartition et le débit.

Le Chapitre 3 de l'AIV sur le manquement de la dernière correspondance du jour a également été modifié. Il donne désormais la possibilité à l'entreprise émettrice de traiter la réclamation pour l'hôtel, notamment lorsque celle-ci est assortie d'une demande d'indemnité pour retard.

Informations sur les retards

Il est difficile aujourd'hui pour une entreprise de savoir si les trains circulant à l'étranger ont subi un retard et pour quelle raison. Or, un accès rapide à ce type d'information est primordial pour traiter les réclamations dans les délais prescrits par le PRR. C'est pourquoi le CIT a réfléchi à plusieurs outils pour faciliter le travail des services clientèle et introduit de nouvelles mesures dans l'AIV à cette fin. Le CIT invite notamment ses membres à utiliser, dans la mesure du possible, EUROPTIRAILS, un système informatique archivant des données sur tous les trains internationaux de voyageurs dans 10 Etats (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Slovaquie, Suisse).

Révision des GCC-CIV/PRR

La révision de l'AIV a mis en lumière quelques points des GCC-CIV/PRR qui mériteraient d'être réexaminés en détails, du fait de leur impact sur le traitement des réclamations. La Commission CIV a donc mandaté le Groupe de travail CIV d'analyser ces points lors de sa prochaine réunion, les 7 et 8 septembre. Un nouveau workshop sur les droits des voyageurs, qui aura lieu le 29 septembre à Berne, permettra de revenir sur l'application des GCC-CIV/PRR et de présenter les nouvelles dispositions de l'AIV. Le CIT invite ses membres à réserver, d'ores et déjà, cette date dans leur agenda.

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

Le ticketing à l'heure d'un monde sans frontières

Les titres de transport internationaux à émettre électroniquement sont imprimés aujourd'hui généralement selon le standard RCT2 (*Rail Combined Ticket 2*), sur papier blanc et avec le fond de garantie du CIT. Ce standard, conforme aux définitions IATA, a été repris pour l'émission des titres de transport internationaux dans le domaine ferroviaire et défini de manière uniforme dans le guide CIT *Titres de transport CIV* ainsi que dans la *fiche UIC 918-2*.

Aux niveaux régional et national en revanche, il existe de nombreux formats de titres de transport. Souvent plus petits, ils sont conçus de manière à pouvoir être émis par les distributeurs automatiques. Le fond de garantie du CIT (du moins une partie) est d'ores et déjà utilisé pour ces formats également.

La tendance qui se dessine apparaît clairement : au sein d'une Europe qui se renforce, où les frontières nationales se font toujours plus perméables avec la disparition des contrôles de personnes dans l'espace Schengen, le « national » se mêle à l'« international », rendant ainsi de moins en moins approprié le maintien d'une distinction entre ces deux niveaux.

En matière de transport international de voyageurs, cette évolution requiert la mise en place d'un standard simplifié reconnu par toutes les EF pour les titres de transport. La pression sur les coûts entraîne une harmonisation technique des moyens de distribution (guichets, distributeurs automatiques, appareils utilisés par le personnel des trains) ainsi qu'une flexibilisation de leurs fonctionnalités pour répondre à la diversification de l'offre.

Les billets internationaux, nationaux et régionaux doivent pouvoir être vendus par le biais des mêmes appareils et imprimés à partir d'un seul et même rouleau de papier sur tous les types d'appareils, ce qui entraîne dans le même temps une baisse des coûts d'achat. En outre, la limitation à une ou deux techniques d'impression pour l'émission des titres de transport permettrait de réduire le nombre des types de papiers, ce qui simplifierait le contrôle des stocks et réduirait à nouveau les coûts.

Le format carte de crédit CCST

Les EF ont besoin d'un nouveau format de base standardisé, pouvant être utilisé également de façon modulaire pour les formats internationaux et régionaux de billets actuellement en usage. Le groupe de travail de l'UIC « Ticketing Action Group » examine comment définir un *format carte de crédit* (CCST) que le plus grand nombre possible d'EF puisse adopter et utiliser sur les distributeurs de billets qui sont déjà en service. A cette fin, des représentants de la SNCF, de la DB, de Trenitalia, d'ATOC, des CFF, des PKP, du GIE Eurail, de l'UIC et du CIT élaborent



Prototypage de titre de transport au format carte de crédit

une nouvelle Partie B de la fiche UIC 918-2, qui sera publiée sous le titre « *Layout for electronically issued transport documents on secured paper – Rail Combined Ticket 2 (RCT2) and Credit Card Size Ticket (CCST)* ».

Le CCST deviendra ainsi un nouveau standard CIT/UIC et sera applicable à partir du 1^{er} janvier 2012 pour l'émission électronique de tous les titres de transport. La norme CCST ne devra pas obligatoirement être utilisée par l'ensemble des EF, mais toutes devront la reconnaître.

L'un des grands défis à relever, compte tenu de l'espace limité à disposition, réside dans le contrôle de l'oblitération des billets, notamment pour les longs trajets ou les billets de type Pass à dates flexibles. La place disponible est en effet insuffisante pour l'utilisation des appareils dateurs et oblitérateurs actuels. Il faut donc imaginer une solution nouvelle (p. ex. en utilisant le verso des coupons), sans quoi les coupons ne seront plus guère lisibles.

Adaptation du fond de garantie au format de base CCST

Pour garantir un standard uniforme, il convient de définir un extrait du fond de garantie RCT2 permettant une utilisation uniforme du CCST, tant en format vertical qu'horizontal. La SNCF, par exemple, utilise déjà le CCST format vertical dans le trafic régional, tandis que DB-Regio utilise le CCST format horizontal.

L'élément de garantie visuel des coupons RCT2, avec la « bande orange », ne convient plus pour le format CCST. Il faut donc un nouvel élément de garantie reconnaissable « au premier coup d'œil » par le personnel de contrôle. Les CFF procéderaient prochainement à un essai sur le terrain avec du papier pour coupons nationaux. Si l'essai se révèle concluant, cette solution avantageuse pourrait être reprise dans le cadre du développement des standards de sécurité du CIT.

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

Trafic marchandises

Nouveautés dans les produits marchandises du CIT dès le 1^{er} juillet 2011

Présidée par Christian Heidersdorf, la Commission CIM du CIT a tenu sa 14^{ème} réunion le 29 mars 2011. Les Chemins de fer russes (RZD) y participaient pour la première fois. Les modifications ci-après ont été décidées et entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2011 :

Check-list « Accords relatifs au traitement des réclamations »

Le traitement individuel des dommages de transport et des réclamations prend beaucoup de temps et nécessite des mesures de rationalisation. A cet effet, le CIT apporte sa contribution sous la forme d'une nouvelle check-list pour la rédaction d'accords relatifs au traitement des réclamations dans le transport international ferroviaire des marchandises. L'objectif principal de ces accords consiste à permettre un traitement simple, rapide et économique des dommages de transport ainsi qu'à prévenir ce genre de dommages.

Les travaux seront poursuivis afin d'examiner si le champ d'application de la check-list peut être étendu à d'autres parties que le transporteur et son client (p. ex. au transporteur substitué, au détenteur du wagon ou au gestionnaire de l'infrastructure).

Incoterms

Publiés depuis 1936 par la Chambre de commerce internationale (ICC), les Incoterms permettent aux acteurs de l'économie d'écartier tout malentendu en précisant les questions des coûts et des risques et en répartissant clairement les obligations entre le vendeur et l'acheteur dans le cadre des contrats de vente. Une nouvelle version de cet instrument, qui reflète les évolutions et mutations intervenues dans le commerce international, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Les mentions relatives au paiement des frais dans la lettre de voiture doivent être complétées en conséquence.

Utilisation des codes dans la lettre de voiture et la lettre wagon

Le renforcement de l'utilisation de codes uniformes faciliterait grandement l'utilisation de la lettre de voiture électronique, potentiel qui n'est malheureusement pas suffisamment exploité aujourd'hui. Les commentaires relatifs à la lettre de voiture et à la lettre wagon seront complétés en conséquence dans les guides du CIT, sur la base d'une liste de codes élaborée par RAILDATA.

Indication des marchandises dangereuses sur la lettre de voiture

Selon le RID du 1^{er} janvier 2011, le transporteur doit s'assurer que le gestionnaire de l'infrastructure dispose de l'indication de la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées lorsque leur masse brute totale dépasse 8 tonnes par wagon ou par grand conteneur. Afin de permettre au

transporteur de répondre à cette nouvelle exigence en matière d'information du gestionnaire de l'infrastructure, la case 7 de la lettre de voiture (Déclarations de l'expéditeur) sera pourvue d'une indication spécifique de l'expéditeur avec un code correspondant.

Précision de la notion de premier transporteur dans les produits marchandises du CIT

La notion de premier transporteur est utilisée à maints endroits dans les produits du CIT, tantôt pour désigner le premier transporteur qui prend en charge la marchandise, tantôt pour désigner le premier transporteur avec lequel l'expéditeur a établi une relation contractuelle dans le cadre du contrat de transport. La première définition sera précisée dans les dispositions du CIT.

Nouvelles règles relatives à la notification des restrictions de trafic en service marchandises

Un nouveau site Internet du CIT sera mis en service à la mi-2011 (les membres du CIT en seront informés en temps opportun). Dans cette perspective, le contenu de tout le site a été passé en revue et les visites enregistrées dans les différentes sections ont été analysées. Cette analyse confirme que l'utilisation de la BD-CIT est insatisfaisante. Elle sera donc supprimée et une nouvelle fiche de travail 14 « Restrictions de trafic » ainsi qu'une nouvelle annexe 25 « Notification des restrictions de trafic » viendront compléter le Guide du trafic marchandises (GTM-CIT).

Autres décisions

Des modifications ont par ailleurs été décidées par rapport au caractère contraignant des produits du CIT (y c. copyright), aux nouvelles exigences douanières et à la procédure de recours contre des tiers lors de dommages de transport.

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



La DB AG soutient l'initiative de l'UNECE pour une harmonisation juridique

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (*United Nations Economic Commission for Europe, UNECE*) a tenu sa 64^{ème} session le 29 mars 2011 à Genève. Elle a pour principale attribution l'orientation stratégique du programme de travail de l'UNECE. Dans ses réunions, l'UNECE offre la possibilité aux représentants gouvernementaux comme aux représentants du monde économique de présenter et d'expliquer des questions qui les intéressent pour les intégrer, au besoin, dans son programme de travail.

Lors de la session 2011, la DB AG a été invitée à faire une présentation sur le thème suivant : « Renforcement du cadre juridique des transports pour une meilleure connexité dans la région UNECE – des dispositions harmonisées pour simplifier le trafic ferroviaire longue distance » (« *Strengthening the transport legal framework for better connectivity in the UNECE region – harmonised conditions to facilitate long distance rail traffic* »). L'occasion était unique de montrer à un vaste auditoire composé d'éminents représentants des gouvernements que le thème de l'« harmonisation du droit du transport dans le secteur ferroviaire », auquel les entreprises ferroviaires se consacrent depuis 2004 avec vigueur et succès sous l'égide du CIT et de

l'OSJD, n'est pas un thème marginal réservé à des spécialistes. Au contraire, il ouvre au secteur ferroviaire de larges perspectives pour le développement des trafics, moyennant un investissement relativement faible. Les participants ont tout d'abord été informés sur l'importance que revêtent, pour le fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, des réglementations et des documents de transport conviviaux, clairs, transparents et uniformes pour gagner de nouvelles parts de marché. Dans ce contexte, les préjudices concurrentiels dont souffrent les entreprises ferroviaires dans le trafic eurasiatique par rapport aux autres modes de transport ont été mis en évidence. De fait, si les modes de transport concurrents disposent déjà de conventions globales et uniformes, le rail, pour sa part, doit s'accommoder de l'application de deux régimes juridiques !

Pour conclure, les activités des associations et des organisations internationales visant à surmonter ces obstacles ont été présentées, à l'image notamment du projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » et du projet confié au Groupe de travail de l'UNECE, qui entamera officiellement ses travaux en mai 2011. Ces deux projets sont à dessein étroitement imbriqués, aux fins d'axer au mieux les priorités politiques

sur les exigences de la pratique. Les travaux accomplis au niveau des associations ne suffisent plus. Par ailleurs, au regard du lien souvent étroit qui unit chemins de fer et autorités dans de nombreux Etats en particulier en Europe de l'Est et en Asie, un large soutien politique est nécessaire pour promouvoir l'application étendue de solutions contractuelles. Les travaux entamés maintenant par le Groupe de travail de l'UNECE se caractérisent par une approche ambitieuse, pragmatique et concrète : en mars 2012 déjà, un Memorandum of Understanding (MoU) doit être signé. Ce document vise à recommander l'application des dispositions contractuelles qui seront élaborées par les chemins de fer et à promouvoir ainsi leur large utilisation. Il sera suivi, si nécessaire, par l'élaboration d'une législation-cadre au niveau de l'UNECE, avec la participation des entreprises ferroviaires, puis enfin, le cas échéant, par des travaux en vue de l'élaboration d'une convention globale internationale pour le transport ferroviaire. L'ambitieux programme de l'UNECE constitue pour les entreprises ferroviaires une formidable occasion de participer dès le début à l'élaboration de ce nouveau droit internatio-

nal. Le secteur ferroviaire a ainsi l'assurance de ne pas se voir imposer des règles dénuées de tout lien avec la pratique. Pour l'heure, des sommes colossales sont investies dans d'importants projets d'infrastructures sur les corridors ferroviaires eurasiatiques, en particulier en Chine, au Kazakhstan, en Mongolie et en Turquie. Ces investissements ne pourront déployer tous leurs avantages que si des bases juridiques internationales claires, fiables et harmonisées s'appliquent aux transports ferroviaires. Contrairement à des projets d'infrastructures dispendieux, il n'est pas nécessaire ici de consentir de lourds investissements pour obtenir des résultats. Il suffit de réunir les bons experts et de sensibiliser les décideurs politiques à la thématique, afin que les travaux de l'UNECE bénéficient d'un large soutien et puissent être menés à bien. L'exposé de la DB devant la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe constituait un premier pas important dans cette direction.

Maria.Sack(at)deutschebahn.com
Original: DE

Multimodalité : une activité essentielle dans le programme futur du CIT

Pour les membres du CIT, le thème de la multimodalité revêt une importance toujours croissante. Après l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF/CIM le 1^{er} février 2010, celle des RZD au CIT avec effet au 1^{er} mai 2010 ainsi que l'inscription de diverses lignes maritimes sur la liste des lignes maritimes CIM de l'OTIF, il s'avère nécessaire d'harmoniser les bases juridiques et les documents régissant le trafic fer-mer sur la mer Baltique et la mer Noire. Dans ce contexte, il convient également de réexaminer les dispositions en matière de transbordement en trafic fer-mer.

En 2001, le CIT a élaboré le document « Intermodalité » pour les transports multimodaux. Celui-ci renferme en particulier des Conditions générales pour l'entreprise de transport ferroviaire agissant comme entreprise de transport multimodal. Lors de sa dernière réunion, le Groupe de travail CIM a décidé d'examiner l'évolution intervenue ces dernières années (Règles de Rotterdam, travaux de l'UE dans le cadre du Livre blanc, UNECE et UNCITRAL) et, si nécessaire, de présenter des propositions de mise à jour du document « Intermodalité ».

A l'heure actuelle, les transports fer-mer sur la mer Baltique sont effectués sur la base d'accords entre les RZD et Anship LLC ainsi qu'entre DB Schenker Rail DE (DBSR DE) et DFDS pour ce qui est des transports entre Ust-Luga/Baltiysk et Sassnitz, et sur la base de contrats bilatéraux pour les transports entre Klaipeda et Sassnitz/Mukran. Selon des informations communiquées par les RZD, leur filiale « Black Sea Ferries Ltd. (BFI) » opérera aussi nouvellement comme transporteur maritime. La collaboration fructueuse entre DBSR DE et les RZD laisse entrevoir de bonnes possibilités d'exécuter également ces transports multimodaux fer-mer sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. L'utilisation de cette dernière sur la mer Noire serait aussi fort souhaitable.

Constitution d'un Groupe d'experts « Multimodalité »

Lors de sa dernière réunion fin mars 2011, la Commission CIM a approuvé la création d'un groupe d'experts « Multimodalité » avec la participation de DB Schenker Rail DE, des RZD, de Scandlines DE et de l'OTIF. Le Groupe de travail « Multimodalité » s'est réuni en séance constitutive le 30 mars 2011 à Berne. Des représentants des Chemins de fer lituaniens (LG), des Chemins

de fer ukrainiens (UZ) ainsi que de la nouvelle entreprise portuaire Baltic Port Rail Mukran (BPRM) seront également invités à la deuxième réunion en septembre 2011.

Statut juridique du transporteur maritime

Les discussions menées jusqu'ici débouchent sur la nécessité de clarifier le rôle et le statut juridique de l'entreprise de navigation. Un avis de droit considère cette dernière comme un gestionnaire d'infrastructure et non pas comme un transporteur et par conséquent comme une partie au contrat de transport CIM. Selon ce point de vue, le transporteur maritime apparaît comme une sorte d'« infrastructure flottante ». L'entreprise de navigation a alors la possibilité d'offrir et de vendre des capacités d'infrastructure en toute indépendance.

La question du statut de l'entreprise de navigation doit être clarifiée dans un premier temps sous l'angle d'un contrat de transport de bout en bout et d'un régime de responsabilité unique pour l'ensemble du transport fer-mer. Dans un deuxième temps, il conviendra de procéder à d'éventuelles adaptations dans les produits du CIT. Pour l'heure, l'OTIF a été invitée à donner un avis de droit sur le statut juridique du transporteur maritime.

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



Le port de Sassnitz

Séminaire CIT / OSJD à Astana avec la participation des Chemins de fer chinois

Lors de la 15^{ème} réunion du Groupe de pilotage et de coordination CIM/SMGS, décision avait été prise d'organiser les 6 et 7 avril 2011 dans la capitale kazakh Astana un séminaire intitulé « Interopérabilité juridique CIM/SMGS : la lettre de voiture CIM/SMGS dans le fret ferroviaire eurasiatique ». Ce séminaire était destiné aux chefs des gares situées sur les parcours d'importation et de transit au Kazakhstan ainsi que des gares frontières de Dostyk – Alshankou (Kazakhstan / Chine). Des représentants des Chemins de fer kazakhs (KZH), mongols (MTZ), chinois (KZD), russes (RZD), biélorusses (BC) et ukrainiens (UZ), ainsi que de DB Schenker Rail DE et SNCF Fret y ont pris part, aux côtés d'une clientèle venue en nombre. A noter encore la présence de l'OTIF et de l'UNECE. Le séminaire a réuni au total plus de 120 participants.

L'objectif du séminaire consistait à préparer l'application de la lettre de voiture ainsi qu'à échanger des expériences avec la clientèle et les transitaires du Kazakhstan et de Chine en matière de planification, d'organisation et de déroulement des transports ferroviaires de marchandises depuis la Chine occidentale vers l'Europe occidentale. Le séminaire a mis tout particulièrement l'accent sur le trafic de transit via le Kazakhstan au départ et à destination de la Chine.

Selon les déclarations claires des représentants des KZD, la mise en œuvre de la lettre de voiture CIM/SMGS en République populaire de Chine serait imminente ; un accord doit encore être

trouvé avec les autorités douanières nationales. Au terme de l'évaluation en cours au sein des Chemins de fer chinois (KZD) et du Ministère des chemins de fer, il est prévu d'ouvrir à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS trois axes de transport importants au départ et à destination de la République populaire de Chine, via les points frontières suivants :

- Alshankou-Dostyk, entre la République populaire de Chine et le Kazakhstan ;
- Erljan-Zaminuud, entre la République populaire de Chine et la Mongolie ;
- Manzuli-Zabaikalsk, entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie.

Les principaux résultats du séminaire ont été consignés dans une déclaration finale (voir p. 12). Les responsables du CIT et de l'OSJD tablent désormais sur une mise en œuvre rapide de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les autres républiques d'Asie centrale également, en particulier en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan.

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

Le plombage des wagons ... une question sans fin

Depuis presque 51 ans, le Groupe de travail Questions douanières de la CER n'a de cesse de se confronter à de nombreuses questions douanières. Des questions qui se posent encore et toujours malgré l'élargissement de l'Europe, le renforcement de la coopération entre les Etats membres ainsi qu'avec d'autres pays et la disparition des frontières intérieures. En effet, avec la mise en œuvre du code des douanes modernisé et des dispositions y afférentes en matière de sécurité, une attention accrue est accordée aujourd'hui aux frontières extérieures, non seulement aux frontières terrestres, mais également aux ports maritimes, points de départ et d'arrivée pour de nombreux transports ferroviaires de marchandises. Dans ce contexte, le Groupe de travail Questions douanières travaille plus que jamais à trouver des solutions optimales destinées à concilier les (nouvelles) obligations avec les réglementations régissant les transports ferroviaires.

Le plombage des wagons et des conteneurs constitue l'une des questions fondamentales auxquelles doit s'atteler le Groupe de travail Questions douanières. Bien que la raison d'être du plombage découle plus d'exigences juridiques que douanières, la mise en œuvre d'une procédure de plombage efficace et adéquate dans le cadre de la législation douanière fait l'objet d'une attention particulière.

Il y a quelques années, la CER a constitué un sous-groupe afin de garantir une uniformité accrue en matière de scellés à l'échelle européenne, cela aussi bien au niveau des procédures que sur les plans technique et juridique. Ces travaux ont non seulement démontré toute leur pertinence mais se sont révélés extrêmement utiles.

La première réalisation du Groupe a consisté en la création d'un « manuel du plombage » élaboré en étroite collaboration avec le CIT et l'UIC, l'objectif étant d'expliquer les aspects liés au plomba-

ge tant sur le plan juridique qu'en ce qui concerne les procédures à appliquer. Conçu de manière simple et claire, ce guide fournit également des informations pratiques assorties d'illustrations (indiquant par exemple où et comment apposer les scellés en fonction des types de wagons et d'UTI). Autre réalisation majeure : le développement du dispositif « Europlomb », un modèle de scellé uniforme pour toutes les entreprises ferroviaires européennes. Il ne s'agit pas d'un modèle standard, mais d'un dispositif unique adapté aux particularités des wagons ferroviaires. Pour autant, son coût de production reste peu élevé. Par ailleurs, il a été conçu en étroite collaboration avec les autorités douanières, ce qui explique sa protection efficace contre les utilisations frauduleuses. Aujourd'hui, la majorité des entreprises ferroviaires européennes a recours à ce modèle de plomb.

Enfin, les experts examinent actuellement la possibilité d'utiliser des « scellés haute sécurité » conformes à la norme ISO/PAS 17712, ainsi que le recommandent l'Organisation mondiale des douanes et la Commission européenne.

Force est toutefois de constater que le plombage ne constitue pas seulement une problématique technique ayant des incidences dans le seul domaine douanier. Il touche également une multitude de secteurs connexes ainsi que différentes législations, notamment en matière de transport, de marchandises dangereuses ou encore de produits agricoles. Etablir un lien entre ces différentes législations constitue donc un défi à relever.

Wessel Sijl, Président du Groupe de travail Questions douanières de la CER, et Gaston Zens, Président du Sous-groupe de travail Plombs, se tiennent à votre disposition pour de plus amples informations.

Wessel.Sijl(at)dbschenker.com
Original: EN

DÉCLARATION

Les représentants des chemins de fer des Etats de l'espace eurasiatique – République du Bélarus, République fédérale d'Allemagne, République du Kazakhstan, République populaire de Chine, Mongolie, République de Pologne, Fédération de Russie, Ukraine, République française – ainsi que les représentants des organisations internationales UNECE, OTIF, OSJD, CIT et UIC, du Ministère des transports et des communications de la République du Kazakhstan, des entreprises ferroviaires, des transitaires et de la clientèle, ayant participé au séminaire international intitulé « Mise en œuvre de la lettre de voiture CIM/SMGS »,

Conscients du rôle important que revêt le transport ferroviaire pour le développement économique et social durable de l'Asie et de l'Europe en regard de la signification géostratégique du continent eurasiatique au XXI^{ème} siècle,

Constatant l'accroissement de la demande pour un transport ferroviaire fiable, efficace, sûr et écologique entre l'Europe et l'Asie, en vue de faciliter le commerce international,

Sachant que les barrières administratives et juridiques constituent un obstacle considérable au développement du fret ferroviaire eurasiatique,

Considérant que le transport ferroviaire est l'unique mode de transport dépourvu d'un cadre juridique harmonisé, contrairement aux transports routier, maritime et aérien,

Estimant que cet obstacle représente un préjudice de taille à l'ère de la mondialisation et de la concurrence globale entre les différents modes de transport,

Considérant que les efforts fournis (lettre de voiture CIM/SMGS, procès-verbal de constatation CIM/SMGS, règles uniformes pour le traitement des réclamations, spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS) devraient continuer à faciliter l'organisation du fret ferroviaire eurasiatique,

Constatant les progrès accomplis avec l'introduction de la lettre de voiture CIM/SMGS le 1^{er} septembre 2006 et des relevés des wagons et des conteneurs CIM/SMGS le 1^{er} juillet 2008, documents qui permettent d'effectuer des transports internationaux de marchandises entre les participants au SMGS et les Etats membres de la COTIF sans nécessiter l'établissement d'une nouvelle lettre de voiture, réduisant ainsi le travail administratif et les coûts qui en résultent lors du passage des frontières, et reconnaissant les avantages et l'efficacité de la lettre de voiture CIM/SMGS, qui vaut également comme document de transit douanier,

proposent aux participants au SMGS, aux Etats membres de la COTIF ainsi qu'aux chemins de fer et aux organisations intéressées d'étendre le champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS et de soutenir son expansion et son application dans l'espace ferroviaire eurasiatique.

A cet égard, les participants au séminaire souhaitent que

- > *la lettre de voiture CIM/SMGS soit mise en œuvre dans les trafics avec la République du Kazakhstan et la République populaire de Chine ;*
- > *le champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS soit étendu aux trafics avec la République populaire de Chine, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan ;*
- > *le champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS soit également étendu aux liaisons internationales directes par ferry-boat, y compris aux trafics avec la Turquie sur la mer Noire ;*
- > *les travaux relatifs à la création de conditions harmonisées de responsabilité CIM/SMGS (nouvelle annexe 10 du « Guide lettre de voiture CIM/SMGS ») soient conclus dans les meilleurs délais ;*
- > *les travaux de mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS soient poursuivis ;*
- > *des actions de formation et de communication soient organisées ;*
- > *le CIT et l'OSJD examinent toute proposition visant à améliorer encore le cadre juridique relatif à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS.*

Astana (République du Kazakhstan), le 7 avril 2011

Nouvelles parutions



Spera Kurt, « *Handel und Transport* » (*Handbuch für die Güterbeförderung in den Aussenwirtschaftsbeziehungen*) – *Commerce et transport (manuel pour le transport de marchandises dans les relations économiques extérieures)*. Editeur : Logotrans, Logistik und Transport Consult, Gesellschaft m.b.H., Vienne, édition 2011, env. 700 pages, relié, € 59,80, frais d'envoi en sus

Cet ouvrage (en langue allemande) rédigé sous la forme d'un commentaire par le professeur Kurt Spera, expert en logistique de renom, aborde en détail et sous l'angle pratique tous les principes de la livraison de marchandises dans le cadre des contrats de vente internationale de marchandises ainsi que les questions liées aux contrats logistiques et de transport.

Un chapitre central est consacré aux indications de livraison dans le commerce extérieur, faisant notamment la part belle aux INCOTERMS 2010. Une check-list bien structurée illustre la mise en œuvre pratique des obligations du vendeur et de l'acheteur. De plus, les différentes clauses des INCOTERMS sont expliquées de manière circonstanciée, leur lien avec le fret international étant passé au crible fin.

Une grande partie de l'ouvrage est dédiée à la diversité des relations juridiques s'appliquant aux différents modes de transport. L'accent est porté sur le droit international du transport ferroviaire sous tous ses angles de même que sur les bases juridiques en vigueur à l'échelle internationale, régionale et nationale.

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

Utilisation de l'infrastructure

Etude de l'UE concernant les régimes de responsabilité régissant les relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires

Fin novembre 2010, la Commission européenne a publié 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* »¹, réalisée par DLA Piper. De bonne qualité sur le plan juridique, elle couvre douze Etats membres de l'UE² et aboutit aux conclusions ci-dessous.

Conclusions de l'étude

Les régimes de responsabilité nationaux des Etats membres de l'UE sont très différents les uns des autres, rendant une comparaison difficile. Seuls trois des pays examinés (Danemark, Allemagne et Roumanie) ont une législation spéciale régissant la responsabilité entre EF et GI. Dans les autres Etats membres, c'est le droit général de la responsabilité (contractuelle et/ou extracontractuelle) qui s'applique, mais celui-ci ne tient pas (encore) compte du phénomène nouveau que constitue la gestion séparée de l'infrastructure et de l'activité de transport.

La plupart des régimes de responsabilité (tant contractuelle qu'extracontractuelle) reposent sur la notion de faute, le fardeau de la preuve incombant à la partie lésée. L'examen du lien de causalité repose sur différentes théories, suivant le régime : équivalence des conditions, causalité adéquate, relativité aquilienne.

Dans certains cas, les contrats d'utilisation contiennent aussi des dispositions en matière de responsabilité. Celles-ci ne sont toutefois pas négociées, mais imposées unilatéralement par le GI. L'EF étant la partie la plus faible, cette situation lui est défavorable.

L'insécurité juridique actuelle ainsi que le manque d'informations et de transparence sont générateurs de surcoûts, surtout sous forme d'assurances. Il n'existe pas de chiffres concrets, vraisemblablement parce qu'il s'agit de données sensibles.

Les RU CUI comportent certaines lacunes ou faiblesses, à savoir (1) l'absence d'un régime de responsabilité pour faute, (2) la liberté contractuelle au niveau des retards et des perturbations

de l'exploitation, (3) l'absence d'une réglementation du droit de recours pour les cas de responsabilité autres que les indemnités CIV et CIM (p. ex. RU CUV, Règl. CE 1371/2007, protection de l'environnement, contrats, etc.), (4) leur application limitée au trafic international, excluant ainsi le trafic national, (5) l'absence de définition légale et (6) l'absence d'un régime de responsabilité pour les accidents dont les causes et les conséquences touchent plusieurs Etats membres de l'UE. Les *European General Terms and Conditions of use of infrastructure (EGTC)* proposent une standardisation des relations contractuelles mais présentent plus ou moins les mêmes défauts que les RU CUI.

Modes d'action

L'étude propose six modes d'action (pouvant être combinés entre eux) et recommande les options 4 ou 5, c'est-à-dire arrêter un règlement européen complet ou complémentaire.

Règlement européen complet : dans l'hypothèse où les RU CUI ne s'appliqueraient pas, l'UE devrait créer un régime de responsabilité uniforme, comme elle l'a fait pour le secteur aérien avec le Règlement 889/2002. Ce dernier reprend la Convention de Montréal, y ajoute des dispositions complémentaires et étend son champ d'application au trafic aérien national. De la même manière, un règlement européen pourrait reprendre les RU CUI, les compléter et combler leurs lacunes. Le principe de subsidiarité serait garanti puisqu'il faut agir tant sur le plan international que national.

Règlement européen complémentaire : si l'UE adhère à la COTIF et que les RU CUI s'appliquent, l'UE peut arrêter un règlement applicable parallèlement aux RU CUI et combler les lacunes de ces dernières à l'aide de dispositions complémentaires. Cette option évite le mélange entre deux systèmes juridiques et permet à chaque régime d'évoluer de façon autonome. En même temps, elle respecte et concilie le droit européen et le droit de la COTIF.

¹ http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/rail_en.htm, répertoriée sous la rubrique « Septembre 2010 ».

² Belgique, Danemark, France, Allemagne, Royaume-Uni, Hongrie, Irlande, Grèce, Lituanie, Pologne, Espagne et Roumanie.

Appréciation

L'étude confirme le point de vue du CIT : les systèmes juridiques nationaux sont fort divergents et l'insécurité juridique est grande. Elle souligne cependant la difficulté de quantifier le problème par manque de chiffres fiables. Le CIT rétorque que les EF ont vu leurs charges augmenter de manière significative en raison de l'application du Règlement sur les droits des voyageurs. De plus, un accident ferroviaire catastrophique aux conséquences financières importantes peut survenir partout à tout moment (p. ex. Eschede ou Viareggio).

Compte tenu de l'adhésion attendue de l'UE à la COTIF (voir p. 2), il est permis d'admettre que les RU CUI s'appliqueront aussi bientôt dans les Etats membres de l'UE. De fait, le trafic international sera soumis à un régime de responsabilité uniforme et contraignant, ce qui, selon l'étude, résoudra de nombreux problèmes et renforcera le marché intérieur pour les services ferroviaires. La situation demeure insatisfaisante dans la mesure où (1) un droit de recours pour les indemnités autres que CIV et CIM fait défaut, (2) le trafic national n'est pas couvert par ce régime et (3) la multitude des fors ne garantit pas une jurisprudence uniforme.

Les déficits des RU CUI identifiés par l'étude ne constituent pas des lacunes mais des solutions voulues par le législateur ou inhérentes au système. Le régime de responsabilité des RU CUI est un système objectif, complet et fermé, difficilement combinable avec une responsabilité pour faute. De plus, c'est à dessein que le législateur (au demeurant comme l'ont fait le CIT et RNE avec les Conditions générales EGTC) a laissé aux parties au contrat le soin de régler, dans les limites de leur liberté contractuelle, les dommages subis personnellement en cas de retard et de perturbation de l'exploitation. Pour ce qui est des accidents dont l'origine et les suites se situent dans différents Etats membres de l'UE, il s'agirait de retenir que le lieu de référence est toujours et exclusivement celui où survient le fait générateur.

Reste à savoir si les RU CUI devraient garantir un droit de recours également pour les indemnités versées sur la base du droit national, du droit européen ou même de contrats. En tout état de cause, les dommages dont la loi ne prévoit pas la réparation et les dommages relevant de la responsabilité extracontractuelle ne devraient pas être compris. Dans le cas contraire, tant les EF que les GI seraient exposés à un risque qu'il ne serait plus possible ni de calculer ni d'assurer. Dans ce contexte, il faut relever que les EGTC constituent une réglementation équilibrée, arrêtée après de longues discussions.



La responsabilité entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires nécessite de toute urgence une réglementation internationale uniforme (l'accident de Zoufftgen du 11 octobre 2006).

L'application des RU CUI au trafic national est assurément souhaitable. Rien ne s'opposerait à l'extension de leur application au trafic intérieur, du moins pour les transports nationaux effectués par des entreprises étrangères (cabotage). Ici aussi, il convient de souligner que les EGTC apportent une solution à ce problème en englobant le trafic national.

Conclusions

L'application des RU CUI parallèlement à une utilisation à large échelle des EGTC résout la plupart des problèmes, raison pour laquelle il n'y a pas lieu d'agir de toute urgence.

A moyen terme, le droit de recours pour les indemnités conformes au Règlement sur les droits des voyageurs (CE) 1371/2007 nécessite une réglementation légale. Selon toute logique, cette dernière devrait être intégrée au Règlement lui-même. Une autre solution envisageable consisterait, et il faudrait y songer, à régler ce point (de manière générale et abstraite) dans les RU CUI.

De même, une harmonisation des règles de responsabilité entre EF et GI en trafic national, ainsi qu'une réglementation légale du droit de recours pour les indemnités découlant du droit national sont aussi des questions d'intérêt général. Elles devraient être également examinées dans le cadre d'une révision des RU CUI.

Dans l'hypothèse où cette approche ne s'avérerait pas concluante, et seulement dans ce cas, une intervention législative de l'UE serait nécessaire.

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

Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure (EGTC)

Comme nous l'avons indiqué dans le dernier CIT-Info, le CIT et RailNetEurope (RNE) se sont accordés sur des Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure après plus de cinq années de négociations. Les « *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure* » (EGTC) règlent en particulier la question de la responsabilité mutuelle des transporteurs et des gestionnaires d'infrastructure, également pour le trafic national, en complément aux *Règles uniformes CUI*. Le texte des EGTC se trouve sur le site Internet du CIT¹ et peut y être téléchargé.

Le grand mérite des EGTC est d'uniformiser les règles applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure dans toute l'Europe. Leur utilisation correcte et efficiente est subordonnée à la prise en compte des aspects suivants :

- D'un point de vue juridique, les EGTC sont des *Conditions générales (CG)* qui ne s'appliquent que si le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur en ont convenu ainsi.

¹ <http://www.cit-rail.org/index.php?id=6&L=1>

- RNE considère les EGTC comme un « guide des meilleures pratiques » à caractère de recommandation ; chaque gestionnaire d'infrastructure est donc libre de décider s'il entend les appliquer et dans quelle mesure. Le CIT estime que le transporteur est la partie « faible » au contrat et qu'il doit par conséquent pouvoir prétendre à un équilibre des intérêts au niveau des EGTC.
- Le CIT part du principe que les autorités de régulation nationales défendront ce point de vue et s'engageront en conséquence si besoin est.

La Commission européenne a suivi avec intérêt l'élaboration des EGTC. Celles-ci font l'objet d'une analyse dans 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* » (voir p. 13). Le CIT et RNE présenteront les EGTC mi-mai à la Commission européenne.

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

European Performance Regime : impact du Règlement UE 913/2010

Est-ce que l'EPR satisfait aux exigences du Règlement UE 913/2010 sur les corridors fret ? C'est l'une des questions étudiées en ce moment par le Groupe juridique de l'EPR. Les résultats des tests effectués avec l'*EPR Pilot Application* depuis octobre 2010 sur plusieurs corridors internationaux seront disponibles fin avril 2011. Ils serviront de base aux travaux des différents groupes de travail pour améliorer l'EPR et l'adapter aux nouvelles exigences légales.

Un outil pour les corridors à priorité fret ?

Sous la houlette du nouveau chef de projet EPR, Mr Svatek (ÖBB Netz), les différents groupes de travail EPR ont reçu une liste de tâches à accomplir d'ici novembre 2012. L'UIC et RNE, qui gèrent le projet pilote EPR, souhaitent en effet proposer ce système aux managers des corridors à priorité fret, établis par le nouveau Règlement UE 913/2010. L'article 19 de ce Règlement précise en effet que « le comité de gestion du corridor de fret encourage la compatibilité entre les systèmes d'amélioration

des performances le long du corridor de fret, conformément à l'article 11 de la directive 2001/14/CE ». L'EPR pourrait être un outil utile pour répondre aux attentes du législateur en la matière, mais cela reste à analyser au sein des différents groupes EPR.

Travaux du Groupe juridique de l'EPR

Le Groupe juridique, constitué de représentants des EF et des GI des Early Implementers du pilote EPR, ainsi que de représentants de RNE, du CIT et de l'UIC, a repris ses travaux en mars. Il s'agit pour l'essentiel de mettre en place un système de règlement des litiges et de réviser le chapitre juridique du « EPR Handbook » à la lumière des nouvelles dispositions du Règlement UE 913/2010 et de la proposition de Recast du 1^{er} Paquet ferroviaire. Ces travaux, auxquels le CIT participe activement, devraient être achevés au printemps 2012.

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

Droit et pratique

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

Un wagon sans scellés peut-il être refusé lors de sa remise à un autre transporteur ?

La prise en charge d'un envoi peut être refusée en cas d'irrégularité aux scellés (voir GTM-CIT, fiche de travail 03-02). Par irrégularité aux scellés, il convient de comprendre les scellés manquants ou violés (voir GTM-CIT, fiche de travail 05-01).

Comment faut-il déterminer les distances à prendre en considération lors du calcul du prix de transport, notamment en rapport avec les lieux de prise en charge et de livraison de l'envoi ?

Les anciens commentaires pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM sous l'égide des Règles uniformes CIM 1980 prévoyaient d'inscrire dans la lettre de voiture la distance tarifaire entre les gares ou points frontières correspondant au début et à la fin de la section de taxation. Ce texte a été repris sous une forme modifiée dans les commentaires de l'annexe 2 GLV-CIM relatifs à la case 76, en ne parlant toutefois plus de points frontières mais de points, afin de tenir compte de deux nouveaux éléments :

- les points de remise des envois entre transporteurs peuvent se situer à l'intérieur d'un pays et pas seulement à une frontière et être déterminants pour le début ou la fin d'une section de taxation ;
- de même, des lieux de prise en charge ou de livraison des envois et pas seulement des gares peuvent être déterminants pour le début ou la fin d'une section de taxation.

Ces dispositions ne fixent toutefois pas la manière de calculer les distances tarifaires entre les gares ou points correspondant au début et à la fin d'une section de taxation. Cette question est laissée à la liberté des entreprises ferroviaires. Les entreprises ferroviaires membres de l'UIC ont convenu de rattacher chaque lieu de prise en charge ou de livraison à une gare et que les distances définies pour cette gare sont utilisées pour déterminer les distances vers le lieu de prise en charge ou de livraison – voir la fiche UIC 219 O, point 1.1, 4^{ème} alinéa.

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

Pro domo

Le Comité sous la présidence de Jean-Luc Dufournaud

Le Comité du CIT a tenu sa première réunion annuelle le 13 avril 2011. Il siégeait pour la première fois sous la présidence de Jean-Luc Dufournaud, élu comme nouveau Président du CIT lors de l'Assemblée générale de novembre 2010.

Résultat 2010 équilibré et préparation de la relève

Les comptes annuels 2010 bouclent avec un léger bénéfice de CHF 2'700. Ils ont été adoptés à l'intention de l'Assemblée générale.

Thomas Leimgruber, Secrétaire général, et son suppléant, Henri Trolliet, partiront à la retraite à la fin de l'année. Le Comité a retenu la procédure en vue de préparer l'élection de leurs successeurs lors de l'Assemblée générale du 17 novembre 2011.

Développement des produits du CIT

Le Comité a enregistré avec beaucoup de satisfaction les nombreux et importants développements des produits du CIT adoptés lors des récentes réunions des Commissions CIV et CIM (voir les articles correspondants dans le présent CIT Info). Ce processus permanent de révision des produits du CIT permet de les garder toujours en adéquation avec les besoins du marché.

Adhésion de l'Union Européenne à la COTIF

A l'initiative de la Suisse, un compromis a pu être trouvé pour résoudre les dernières questions ouvertes en rapport avec l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF. Il est permis d'espérer que l'accord d'adhésion pourra être soumis à l'Assemblée générale de l'OTIF les 22 et 23 juin 2011. Les Etats membres de l'Union Européenne seraient ensuite en mesure de retirer leurs réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI.



De gauche à droite: Th. Leimgruber, Secrétaire général; J.-L. Dufournaud, Président; Henri Trolliet, Suppléant du Secrétaire général.

L'application des Règles uniformes CUI permettra de remédier à l'insécurité juridique qui règne actuellement dans les relations entre gestionnaires d'infrastructure et transporteurs, en raison notamment de l'absence d'une base juridique uniforme et sûre permettant au transporteur de faire valoir ses droits vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure lorsque des dommages sont imputables à ce dernier. Conjuguée avec l'application des Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure adoptées par RNE et le CIT (voir l'article correspondant dans le présent CIT Info), cette perspective est très réjouissante.

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

Nouveau membre : Baltic Port Rail Mukran GmbH

L'entreprise **Baltic Port Rail Mukran GmbH** a adhéré au CIT. Fondée le 15 février 2011 par Fährhafen Sassnitz GmbH et Torsten Meinecke Eisenbahn GmbH (TME), elle a son siège au

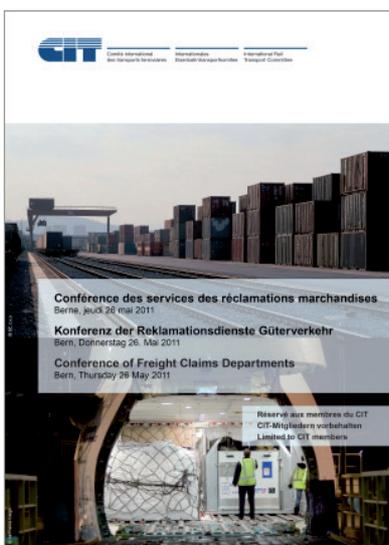


port de Sassnitz (DE). Depuis 1986, ce dernier est équipé de voies à écartement large et est desservi régulièrement par des ferry-boats dotés de voies à écartement large en direction de la Russie et des pays baltes.

Détentrice de trois locomotives de manœuvre à écartement large, l'entreprise Baltic Port Rail Mukran entend moderniser et diversifier les activités ferroviaires dans le port de Sassnitz – Mukran et mieux les coordonner avec les activités portuaires.

L'adhésion de Baltic Port Rail Mukran GmbH revêt une importance non négligeable également au regard de la mise en œuvre rapide de la lettre de voiture CIM/SMGS en trafic fer-mer.

Katja.Siegenthaler(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

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
10/11 mai	Séance de travail CIT/Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)	Berne
19 mai	Legal Experts Group on PRR	Berne
26 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne
7/8 juin	CIT/OSJD – Groupe juridique CIV/SMPS	Varsovie
15/16 juin	Groupe de travail CIM	Berne
21 juin	Groupe de coordination pour la transposition de la lettre de voiture CIM/SMGS	Bakou (AZ)
22 juin	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Bakou (AZ)
5 septembre	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne
7/8 septembre	Groupe de travail CIV	Berne
27 septembre	Comité 2/2011	Berne
29 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsable
11/12 mai	Réunion commune « Douanes/Chemins de fer » de la CER	Vienne	Nathalie Greinus
17/18 mai	Groupe de travail « Non (intergrated) Reservation Ticket » de l'UIC	Graz	Thomas Gyger
18 mai	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
18 mai	CIT/RNE/CER: Présentation des EGTC auprès de la Commission européenne	Bruxelles	Thomas Leimgruber
24 mai	Groupe de travail RCF1 de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
24/25 mai	Groupe de support STI-TAP de la CER	Helsinki	Thomas Gyger
24/25 mai	Groupe de travail d'experts techniques de l'OTIF (WG TECH)	Berne	Erik Evtimov
26/27 mai	Conférence « Tension between universal and regional unification of private law »	Rotterdam	Erik Evtimov
30 mai	Ticketing Action Group de l'UIC	Francfort	Thomas Gyger
30/31 mai	OSJD/PLASKE International Freight Conference	Odessa	Erik Evtimov
1er juin	UNECE International Seminar on Trade Facilitation	Odessa	Erik Evtimov
10 juin	EPR Legal Group	Paris	Isabelle Oberson
21 juin	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Henri Trolliet
22 juin	e-RailFreight	-	Henri Trolliet
22/23 juin	Assemblée générale de l'OTIF	Berne	Jean-Luc Dufournaud
27 juin	Ticketing Action Group de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
29/30 juin	TAP Maintenance and Development de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
5/7 juillet	Groupe de pilotage Tarif Est Ouest (TEO) de l'UIC	Wroclaw	Isabelle Oberson
23/24 août	Groupe de travail « Fraudes avec des titres de transport » de la COLPOFER	Prague	Thomas Gyger
12 septembre	Assemblée générale de la CER	Bonn	-
13 septembre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
14 septembre	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr	Berlin	Erik Evtimov
16 septembre	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
29 septembre	Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)	Odessa	Thomas Leimgruber

Rédaction:

Comité international des transports ferroviaires (CIT)
 Secrétariat général
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90
 Fax +41 31 350 01 99
 E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
 Internet www.cit-rail.org