

Editorial

Coordination et non déconnexion !



L'adhésion de l'Union européenne à la *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)* constitue à n'en pas douter une étape historique pour les chemins de fer (voir p. 2). Elle met un terme à des insécurités juridiques datant de plusieurs années, que le CIT avait relevées et thématiques en 2006 dans son étude « *La COTIF et le droit communautaire relatif au transport ferroviaire international: conflits et solutions envisageables* ».

Cette relation est maintenant clarifiée : le droit européen prime en principe dans le trafic intérieur à l'UE grâce à une clause de déconnexion contenue dans l'Accord d'adhésion. La règle retenue est compréhensible et praticable et il convient d'en reconnaître le mérite.

Dans son compte rendu relatif à l'Assemblée générale de l'OTIF au cours de laquelle la décision a été prise, le Président du CIT Jean-Luc Dufournaud estime qu'« une bonne cohabitation » est nécessaire ». Cette constatation revêt en effet une grande importance. Il s'agit d'une part de permettre à 47 Etats de conserver le régime juridique éprouvé de la COTIF et de développer ce dernier. D'autre part, l'UE doit être en mesure de légiférer rapidement et de manière ciblée sur des questions spécifiques relevant de sa compétence.

Par nature, une telle situation présente un important potentiel de conflits. Ce dernier est toutefois moins sérieux qu'il n'y paraît au premier abord ! L'instrument que constitue la COTIF ne contient en effet « que » des règles minimales, applicables toutefois sur une base très large. Lorsque la COTIF ne contient pas de dispositions, le droit national s'applique. De plus, elle offre une liberté suffisante pour retenir des solutions plus avantageuses pour le client. Cette flexibilité et cette ouverture en faveur de dispositions complémentaires ou plus favorables au niveau du droit national ou du droit contractuel offrent également une grande marge de manœuvre au droit européen.

Dans ces circonstances, ce ne sont pas des solutions juridiques imposées qui sont attendues, mais un travail professionnel sur mesure. Les besoins particuliers de l'UE devront être clairement définis et bien délimités. Par ailleurs, il conviendra d'examiner à chaque fois si et dans quelle mesure le droit de la COTIF offre une marge de manœuvre ou s'il peut être développé pour demeurer compatible avec le droit européen.

Dans la relation entre le droit européen et le droit de la COTIF, il doit donc être moins question de déconnexion que de coordination. L'adage juridique dans l'étude précitée du CIT demeure par conséquent d'actualité : *vis legibus inimica – La violence est ennemie des lois !*

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Adhésion de l'Union Européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)	2
Régime de responsabilité dans la coopération transfrontalière	3
L'Union européenne et les régions voisines : Plan d'action pour une coopération étroite dans le domaine des transports	4
Droits des passagers aériens	4
Un AIV pour le trafic est-ouest	6
Information sur les retards	6
e-RailFreight – les chemins de fer européens réalisent un pas important dans le futur	7
Corridors ferroviaires européens de fret : visions et réglementations	8
Etat d'avancement du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »	8
Point sur les travaux du GT CIM	9
Union douanière Russie – Bélarus – Kazakhstan : un atout pour la poursuite de l'extension de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS	10
Droit et pratique	10
Pro domo	11



Pour de plus amples renseignements voir page 12 et sous :

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf

Droit des transports et politique des transports

Adhésion de l'Union Européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)



Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT

10^{ème} Assemblée générale de l'OTIF

Lors de sa dixième Assemblée générale (session extraordinaire), qui s'est tenue à Berne les 22 et 23 juin 2011, l'Organisation Intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a approuvé l'adhésion de l'Union Européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Cette adhésion est intervenue sur le fondement de l'article 38 de la COTIF qui prévoit une faculté d'adhésion à la Convention des « organisations régionales d'intégration économique », définition à laquelle répond l'Union Européenne.

Conformément à ce qui est indiqué dans le second considérant de l'accord « l'adhésion de l'Union à la Convention a pour objet d'aider l'OTIF dans la poursuite de son objectif, c'est-à-dire de favoriser, d'améliorer et de faciliter le transport ferroviaire international, tant du point de vue technique que juridique ». Elle s'inscrit aussi, clairement, dans la stratégie exposée par la Commission Européenne dans son Livre Blanc publié le 28 mars 2011, consistant à favoriser le développement des transports au-delà des frontières européennes.

L'accord d'adhésion, qui a été ainsi approuvé par l'OTIF le 23 juin dernier, est l'aboutissement de plus de deux années d'échanges et de négociations entre l'Union Européenne et l'OTIF.



Le Secrétaire d'État adjoint chargé des relations avec l'Union européenne et des relations internationales, Tamás Iván Kovács, et le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Stefan Schimming, signent à Berne, le 23 mai 2011, l'accord d'adhésion de l'Union européenne à l'OTIF.

Articulation entre la COTIF et le droit européen

Le sujet de fond de ces échanges et négociations a porté, pour les Etats parties à la Convention qui sont également membres de l'Union Européenne, sur l'articulation entre le droit issu de la COTIF et le droit de l'Union Européenne.

Sur ce point précis, la clause, dite « clause de déconnexion », que l'Union Européenne souhaitait voir introduite initialement dans l'accord d'adhésion, pouvait s'interpréter comme instituant, de manière générale, pour les Etats membres de l'Union Européenne, la prééminence du droit européen sur le droit de la COTIF.

Au terme de leurs discussions, le dispositif sur lequel l'Union Européenne et l'OTIF se sont finalement entendues, comporte une clause de déconnexion, qui figure à l'article 2 de l'accord d'adhésion, dont la portée est cependant « encadrée » par une déclaration de l'Union Européenne annexée à l'accord.

L'article 2 est rédigé comme suit : « *Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des Etats membres de l'Union Européenne appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union Européenne régissant le sujet particulier concerné* ».

Cet article signifie clairement :

- que les Etats parties à la COTIF, qui ne sont pas membres de l'Union Européenne, appliquent cette Convention sans restriction aucune (l'OTIF regroupe actuellement 47 Etats).
- que les Etats membres de l'Union appliquent également la COTIF, sauf si sur le « sujet particulier concerné », il existe des règles de l'Union Européenne, lesquelles doivent alors être appliquées par ces Etats au lieu et place de la COTIF, cette application ne devant toutefois pas porter atteinte à l'objet et à la finalité de la Convention, tels qu'ils sont rappelés à l'article 2.

La notion de « sujet particulier concerné » pouvant donner lieu à incertitude quant à sa portée, l'Union Européenne, dans une déclaration additionnelle à l'accord d'adhésion, est venue préciser que « *les termes "régissant le sujet particulier concerné" sont à comprendre comme s'appliquant au cas d'espèce qui est régi par une disposition de la convention, y compris ses appendices, et n'est pas régi par la législation européenne* ».

Au regard de l'interprétation ainsi donnée par l'Union Européenne, il faut comprendre que les Etats membres de l'Union appliquent la COTIF et ses appendices, sauf si sur l'un des points d'espèces régi par ces textes existe une législation européenne.

Quelques considérations personnelles

Pour les Etats membres de l'Union, et par extension pour les sujets de droit que sont entre autres les entreprises ferroviaires, il conviendra donc de s'assurer que, face à un, cas d'espèce donné, la disposition de la COTIF susceptible de régir la situation n'est pas privée d'effet par l'existence d'une règle communautaire applicable à ce même cas d'espèce.

La formulation de ces règles est une chose mais leur application concrète risque d'être toute autre chose, d'autant que les domaines relevant de la compétence de l'Union Européenne, énumérés en annexe de l'accord d'adhésion, sont extrêmement variés que ce soit en matière d'accès aux marchés, (directives 91-440, 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} paquets ferroviaires), de droit des passagers (Règlement 1371/2007), d'interopérabilité et de sécurité (directives 96/48, 2001/16, 2004/49 et 2004/50) ou encore d'obligations de service public (Règlement 1370/2007).

Si l'adhésion de l'Union Européenne à la COTIF constitue une avancée positive certaine, en ce qu'elle tend à clarifier, pour les Etats membres de l'Union Européenne, l'articulation entre le droit européen et le droit international ferroviaire, cette articulation ne doit pas avoir pour effet de réduire, plus qu'il ne faudrait, le champ de ce droit international, dont l'objectif est de créer, dans les domaines qu'il régit, des régimes les plus uniformes possibles, cette uniformité étant, en l'occurrence, source de sécurité juridique.

Rappelons en effet que les principaux appendices de la COTIF instituent des « Règles Uniformes » concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs et de marchandises ainsi que les contrats d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure en trafic international ferroviaire.

Une bonne « cohabitation » est nécessaire

Conscientes de cet enjeu, l'Union Européenne et l'OTIF sauront très certainement trouver les points d'équilibre permettant la meilleure « cohabitation » possible du droit européen et du droit ferroviaire international.

S'agissant précisément du droit ferroviaire international, il est réjouissant que compte tenu de l'adhésion de l'Union Européenne à la COTIF, adhésion sans restriction aucune sur le texte de la Convention et de ses appendices, la Commission européenne ait recommandé aux Etats membres de lever les réserves qu'ils ont émises jusqu'à maintenant sur les Règles Uniformes concernant les contrats d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (RU CUI – Appendice E de la Convention), Règles uniformes dont une version révisée est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Notons que la Finlande et le Danemark ont déjà retiré leurs réserves avec effet au 1^{er} et au 7 juillet 2011, que l'Allemagne et la Pologne retireront leurs réserves sur ces Règles Uniformes à compter du 1^{er} janvier 2012 ainsi que les Pays-Bas à compter du 1^{er} janvier 2013.

Il convient enfin de souligner que sans attendre cet éventuel retrait des réserves sur les RU CUI, le CIT et RNE (Rail Net Europe) ont, après plusieurs années de négociation, adopté des Conditions Générales d'utilisation de l'infrastructure (EGTC) qui régissent les relations entre les gestionnaires d'infrastructure (GI) et les entreprises ferroviaires (EF) en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure. Même si ces EGTC n'ont d'effet juridique que si les GI et les EF concernés conviennent explicitement de les appliquer, l'adoption de ces Conditions Générales n'en constitue pas moins une avancée très significative, en ce qu'elles garantissent une relation équilibrée entre GI et EF en ce domaine.

Ces Conditions Générales ont d'ailleurs été présentées à la Commission Européenne le 18 mai 2011, la Commission Européenne ayant salué à cette occasion leur adoption.

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

Révision du régime de responsabilité dans les accords de coopération transfrontalière

Les instruments de base servant à la coopération transfrontalière doivent être révisés, notamment pour ce qui concerne les questions de responsabilité. Comme annoncé dans le CIT-Info 1/2011 (voir p. 3), un groupe multidisciplinaire UIC-CIT a été créé afin de travailler sur les relations entre les entreprises ferroviaires lors du passage des frontières. Nombre de thèmes doivent être traités : opération des trains, matériel roulant, personnel, langues de communication, accidents, responsabilité, etc. Le groupe, réuni en avril, a constaté que la plupart de ces thèmes font en fait l'objet d'une double réglementation dont il résulte de nombreux conflits et incertitudes. Le but des travaux est donc d'apporter un nouveau cadre simple et transparent servant de base aux accords de coopération entre entreprises. Les premiers résultats sont attendus pour octobre 2011.

Un petit groupe d'experts, sous la direction du CIT, est en train d'analyser les questions de responsabilité dans les relations entre entreprises ferroviaires. Celles-ci se trouvent au centre d'un réseau de relations contractuelles bilatérales (avec les clients, les gestionnaires d'infrastructure, les détenteurs de wagons, les loueurs de locomotives, etc.) qu'il s'agit d'organiser de la façon la plus logique possible. Une révision des conditions générales du CIT pour la coopération (cotraitance, sous-traitance, traction, location ou prestations de services) s'avère désormais nécessaire, en parallèle à la révision de la fiche UIC 471-1. Le Groupe de travail CIM a d'ailleurs déjà commencé l'analyse des cinq textes et s'engagera dans la révision des régimes de responsabilité avec le groupe d'experts (voir également p. 9). Le Groupe de travail CIV sera également impliqué dans ces travaux cet automne.

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



L'Union européenne et les régions voisines : Plan d'action pour une coopération étroite dans le domaine des transports

La Commission européenne a publié le 7 juillet 2011 un nouveau Plan d'action pour la collaboration avec les Etats voisins dans le domaine des transports.¹ Ce Plan vise essentiellement à renforcer les liaisons de transport avec les voisins orientaux et méridionaux de l'Union européenne (UE). Lors de la présentation du Plan d'action le 7 juillet 2011, Siim Kallas, Vice-président de la Commission, a déclaré : « *La libre circulation est une chose que nous tenons généralement pour acquise en Europe. Elle ne doit cependant pas s'arrêter à nos frontières. Aujourd'hui, si nous souhaitons réellement nouer de solides relations avec nos voisins, nous devons mettre en place l'infrastructure indispensable à la circulation transfrontalière des biens et des personnes et réduire la bureaucratie et les goulets d'étranglement.* »

Collaboration plus étroite avec les régions voisines de l'UE

La coopération en matière de transport avec les régions voisines de l'UE a jusqu'ici été menée dans le cadre d'une série d'initiatives bilatérales et régionales. Le nouveau Plan d'action se base sur les résultats obtenus jusqu'ici et doit renforcer notamment les liaisons avec les voisins orientaux et instaurer une politique unique pour la coopération régionale dans le domaine des transports.²

L'adhésion de l'UE à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) le 1^{er} juillet 2011 (voir p. 2) constitue un pas important au niveau multilatéral. Elle contribue à la mise en œuvre des mesures prévues dans le Plan d'action de la Commission et garantit plus de sécurité et d'interopérabilité dans le domaine du droit international du transport au sein des 47 Etats membres de la COTIF en Europe, en Afrique du Nord et au Moyen Orient.

¹ Communication de la Commission au Conseil des ministres et au Parlement européen du 7 juillet 2011, COM(2011) 415.

² Les régions voisines se composent des pays couverts par la politique européenne de voisinage et la politique d'élargissement qui n'entretiennent pas encore de relations particulières avec l'Union. A l'est, il s'agit des pays suivants : Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Moldavie et Ukraine.

³ Pour de plus amples informations sur la coopération avec les pays voisins à l'est et au sud dans le domaine des transports, consulter : http://ec.europa.eu/transport/international/regional_cooperation/european-neighbourhood_en.htm.

Mesures concrètes pour le transport international ferroviaire des marchandises

La Commission européenne propose plus de 20 mesures à court et long termes devant assurer des connexions sécurisées et fiables. Parmi celles-ci, citons

- La connexion entre le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et les infrastructures des voisins de l'UE au moyen de projets prioritaires dans le domaine des transports ;
- Une meilleure exploitation du potentiel qu'offre le transport du fret par rail grâce à l'ouverture des marchés ;
- La réduction des obstacles techniques (également en ce qui concerne la problématique des écartements de voies différents – 1435 mm et 1520/1524 mm) ;
- Le renforcement de la collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

Pour la Présidence polonaise de l'Union, le partenariat oriental dans le domaine des transports constitue une priorité

Fin octobre 2011, le nouveau Comité des transports du partenariat oriental, chargé de superviser la mise en œuvre des mesures à l'est de l'Europe, sera mis sur pied lors d'une conférence ministérielle organisée à Cracovie sous la Présidence polonaise de l'Union.³

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

Trafic voyageurs

Droits des passagers aériens : cascade d'actions en justice devant la CJUE

Pas moins de huit affaires relatives aux droits des passagers aériens sont actuellement pendantes devant la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)¹ et un arrêt a été rendu le 12 mai dernier. Cela démontre non seulement que les passagers n'hésitent plus à agir en justice afin de faire valoir leurs droits, mais aussi que le Règlement CE 261/2004² qui régit ceux-ci n'est pas suffisamment clair. Dans toutes ces affaires, il est question d'indemnités pour retard ou annulation. Mais, en filigrane, se pose surtout la question de l'articulation entre la Convention de Montréal et le Règlement CE 261/2004.

Des indemnités pour retard contrares à la Convention de Montréal ?

Pour rappel, dans l'affaire *Sturgeon* de novembre 2009, la CJUE a décidé d'étendre le droit à une indemnité, prévu par le Règlement CE 261/2004 en cas d'annulation, à tous les cas de retard de plus de 3 heures (aff. jointes C-402/07 et C-432/07). Cette indemnité est fixée à 250 € minimum, indépendamment du prix du billet. Elle ne vise donc pas à réparer le dommage effectivement subi par les voyageurs lors

¹ Affaires C-83/10, C-581/10, C-629/10, C-11/11, C-12/11, C-22/11, C-139/11, C-255/11.

² Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

d'un retard. C'est en cela que la jurisprudence de la CJUE serait contraire à la Convention de Montréal, selon les transporteurs aériens. Celle-ci exclut en effet les indemnités autres que celles visant à la réparation des dommages subis.

Cette problématique fait actuellement l'objet de trois affaires (C-581/10, C-629/10, et C-255/10), portées par des poids lourds du transport aérien en Europe, comme British Airways et Lufthansa, ainsi que par l'IATA. Elle aura certainement un impact sur le transport ferroviaire, puisque celui-ci connaît également des problèmes d'articulation entre le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PPR) et les Règles uniformes CIV.

Une interprétation des « circonstances extraordinaires » très stricte

Deuxième problème d'articulation, la Convention de Montréal prévoit des causes d'exonération pour les retards³, qui sont interprétées au niveau international de façon beaucoup plus large qu'au niveau européen. Dans l'affaire *Wallentin-Hermann* (C-549/07) de décembre 2008, la CJUE a en effet décidé que toutes les « circonstances extraordinaires » n'étaient pas exonératoires. Le transporteur aérien doit, pour s'exonérer de sa responsabilité, prouver qu'il ne pouvait manifestement pas éviter ces circonstances extraordinaires, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent.

Dans le récent arrêt *Eglitis* (C-294/10) de mai 2011, la CJUE est encore plus stricte. Les transporteurs doivent désormais planifier leurs moyens en temps utile afin de disposer d'une certaine réserve de temps pour être en mesure d'effectuer le vol une fois que les circonstances extraordinaires ont pris fin. Ils doivent en outre tenir compte, lors de leur planification, des retards consécutifs au retard initial engendré par les circonstances extraordinaires. La CJUE considère ces retards comme des « risques secondaires », qui sont eux prévisibles et calculables !

Réaction des institutions politiques

Après la crise causée par le volcan islandais Eyjafjöll en avril 2010, une réflexion a été lancée au niveau de la Commission européenne sur plusieurs points litigieux du Règlement CE 261/2004, tels que l'interprétation des circonstances extraordinaires, la proportionnalité des indemnités, le réacheminement, etc. Dans sa *Communication*⁴ publiée un an plus tard, en avril 2011, la Commission admet l'intérêt des passagers et des transporteurs à une plus grande sécurité juridique et une interprétation uniforme du Règlement.



Elle devrait d'ailleurs publier cet automne une nouvelle communication visant à clarifier des concepts clés pour tous les modes de transport, y compris le rail.

Néanmoins, le renforcement des droits des voyageurs reste le principal souci de la Commission. Elle prévoit ainsi de donner plus de pouvoir aux organismes nationaux chargés de l'application des droits des voyageurs (NEB) et d'intensifier les campagnes d'information.

Quelle direction va prendre la CJUE dans les huit affaires pendantes ?

Il est probable que la CJUE maintienne sa vision pro-consuméteur du Règlement CE 261/2004 dans ses prochains arrêts. On le constate en tous les cas déjà au travers de l'opinion de l'Avocat général Sharpston dans l'affaire *Sousa Rodriguez* (C-83/10), publiée fin juin 2011. Outre l'indemnité de 250 € en cas d'annulation ou retard de 3 heures, les voyageurs devraient, selon l'Avocat général, bénéficier d'une « indemnisation complémentaire » couvrant les dommages matériels et non-matériels (psychologiques ?) qu'ils ont subis. Ce raisonnement est basé sur l'article 12 § 1 du Règlement CE 261/2004, qui stipule que le règlement « s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire ». Le problème d'articulation de ces indemnités avec la Convention de Montréal, mentionné plus haut, n'a hélas pas été examiné par l'Avocat général.

L'article 12 § 1 du Règlement CE 261/2004 n'a pas de pendant direct dans le PRR. Toutefois, les voyageurs ferroviaires peuvent, eux aussi, faire valoir leur droit à des « indemnités complémentaires ». En effet, l'article 32 § 3 CIV, dans l'annexe I du PRR, se réfère explicitement au droit national pour les indemnités autres que celles versées pour l'hébergement en cas de manquement de la dernière correspondance du jour. Ce recours au droit national peut alors réserver quelques surprises pour les transporteurs qui

3 « [...] le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre » (Article 19).

4 Communication du 11 avril 2011 de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (COM/2011/174).

se voient parfois contraints d'indemniser les voyageurs ferroviaires pour les vols ou vacances manqués, ou même pour les activités professionnelles manquées. La Cour de cassation française a tout de même récemment rappelé que le préjudice subi suite à un retard ne doit pas être indemnisé s'il n'était pas prévu ou prévisible lors de la conclusion du contrat⁵.

⁵ Arrêt n° 385 du 28 avril 2011 (10-15.056), Cour de cassation – Première chambre civile.

Les prochains mois vont être décisifs en ce qui concerne les droits des passagers aériens, mais aussi les droits des voyageurs des trois autres modes de transports. Les entreprises ferroviaires ont donc tout intérêt à suivre ces développements de près.

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

Un AIV pour le trafic est-ouest

Les voyages en train entre l'Union européenne et les Etats voisins à l'est (Russie, Bélarus, Ukraine, Moldavie) connaissent actuellement une situation juridique très complexe. Deux conventions internationales, le SMPS et les Règles uniformes CIV, ainsi que le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) et divers droits nationaux ont vocation à s'appliquer aux contrats de transport de voyageurs, en se superposant parfois.

Les *Conditions particulières de transport international applicables aux voyages avec les billets dans le trafic est/ouest* (SCIC-EWT) résolvent en grande partie les problèmes qui pourraient surgir dans la relation entre transporteur et voyageur. Le Groupe de pilotage des SCIC-EWT, réuni à Wrocław en juillet dernier, s'est penché sur la problématique des retards. Il a pris connaissance des expériences faites avec le PRR dans l'UE et de la révision pour le 1^{er} janvier 2012 des règles de l'AIV relatives au traitement des réclamations et au paiement des indemnités pour retard (voir

CIT-Info 2/2011, p. 7). Le Groupe a constaté qu'un AIV serait également utile pour les entreprises appliquant les SCIC-EWT. Le texte réglerait les questions suivantes :

- quelle entreprise doit traiter les réclamations pour retard ?
- quelles indemnités pour retard doivent être versées aux voyageurs ?
- comment sont réparties les indemnités pour retard entre les différents transporteurs ?

Un petit groupe, dont le CIT fait partie, a été chargé de rédiger un projet d'AIV et de le présenter au Groupe de pilotage en 2012 pour approbation. La possibilité d'étendre la responsabilité en cas de retard aux entreprises ferroviaires soumises uniquement au SMPS sera rediscutée en 2012, en se basant également sur les résultats des travaux du nouveau Groupe juridique CIV/SMPS (voir CIT-Info 3/2011, p. 4).

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



Information sur les retards : un nouvel outil pour les services clientèle

Les services clientèle de plusieurs entreprises ferroviaires bénéficieront, dès le 1^{er} septembre 2011, d'un accès aux données relatives aux trains internationaux de voyageurs contenues dans le *Train Information System* (TIS), auparavant dénommé *Europtirails*. Ce système informatique, géré par RailNetEurope, permettra de traiter plus rapidement les réclamations des voyageurs lorsque ceux-ci ont subi des retards sur des trains internationaux.

Le TIS fonctionne actuellement dans neuf pays, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Slovénie et la Suisse. Il est appelé à s'étendre prochainement en Europe centrale et en Scandinavie.¹ Ce système informatique donne, en temps réel, des informations sur la position géographique des trains internationaux – fret et voyageurs – et sur les causes des retards éventuels. Il archive ensuite toutes ces données pendant plusieurs mois à des fins d'analyse de qualité ou de régime de performance notamment.

En principe, chaque entreprise ferroviaire a accès uniquement aux données de ses propres trains. Pour obtenir des informations sur les trains d'autres entreprises, en général opérés en coopération avec celles-ci, les entreprises intéressées doivent signer des accords d'échange d'information.

Le CIT a œuvré, sur la base des décisions de la Commission CIV du 15 avril dernier, afin d'ouvrir le TIS aux services clientèle des neuf entreprises ferroviaires couvertes par ce système. A cette fin, le CIT a créé un accord multilatéral qui règle l'accès aux informations sur les retards archivées dans le TIS. Cet accès est soumis à des règles strictes de confidentialité. Signé par les ÖBB, la SNCB, la SNCF, Trenitalia, NS Hispeed et les CFF, l'accord entre en vigueur le 1^{er} septembre. Son extension à d'autres entreprises ferroviaires sera discutée lors de la prochaine réunion du Groupe de travail CIV, les 7 et 8 septembre 2011.

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

¹ Plus d'informations sur : <http://www.rne.eu/index.php/tis.html>

Trafic marchandises



e-RailFreight – les chemins de fer européens réalisent un pas important dans le futur



*Hannelore Ansorge,
Présidente de l'Assemblée générale
ORFEUS/RAILDATA*

La plupart des chemins de fer européens disposent aujourd'hui de systèmes informatiques leur permettant de traiter électroniquement les données des lettres de voiture. Toutefois, ces applications ne sont souvent pas compatibles au niveau international ou ne couvrent pas toutes les fonctions de la lettre de voiture. C'est pourquoi une lettre de voiture papier doit accompagner les envois encore aujourd'hui. Le plus souvent, les données sont en sus saisies séparément dans les différents systèmes informatiques (production, décomptes, statistiques, etc.) et traitées électroniquement. Ce double traitement – papier et électronique – n'est pas seulement source d'erreurs, mais aussi coûteux.

Avantages du transport ferroviaire des marchandises sans papier

Dans la mesure où 10 à 15 % des coûts finaux des transports sont dus aux documents papier et aux retards des envois inhérents à l'établissement et au contrôle de ces documents, il est permis d'admettre de la même estimation que l'échange électronique des données permet de réduire ces coûts d'environ 20 %.

D'un point de vue qualitatif, le recours au seul traitement électronique des données permet d'améliorer les prestations de transport, les informations étant transmises plus rapidement et de manière plus sûre et les problèmes inhérents à l'utilisation de documents papier (retards dans l'acheminement des envois, pertes de documents, etc.) étant supprimés.

La base juridique permettant d'utiliser la lettre de voiture sous forme électronique existe déjà depuis plusieurs années.

Pour les entreprises de transport ferroviaires (EF), il n'était donc plus question de savoir si elles entendent abandonner le papier, mais quand.

Le projet e-RailFreight

C'est pourquoi le projet e-RailFreight a été lancé en 2008. Il vise à long terme à remplacer les documents papier actuels (lettre de voiture et papiers d'accompagnement) par des données électroniques pour tout le trafic international ferroviaire des marchandises dans l'ensemble du champ d'application de la COTIF. Des sorties d'imprimante ne seront éditées que lorsqu'elles sont nécessaires et à l'endroit où elles sont requises.

e-RailFreight est un projet commun des organisations ferroviaires concernées (UIC, CIT, RAILDATA) et de plus de 20 EF ; il est dirigé par un groupe de pilotage, composé de représentants de chaque organisation.

Les travaux fondamentaux ont été effectués par le CIT : les spécifications existantes de la lettre de voiture CIM et de la lettre wagon CUV ont été remaniées. De nouvelles spécifications ont été établies pour la lettre de voiture CIM/SMGS. RAILDATA s'est attaché à élaborer ensuite les spécifications techniques pour les messages et les interfaces ainsi que pour les flux de données correspondants.

DB Schenker Rail et SNCF Fret transportent désormais sans papier

Plusieurs projets pilotes ont vu le jour entre-temps afin de mettre en œuvre le transport sans papier dans la pratique. Cet échange des données pour le transport sans papier vient d'être mis en production avec succès entre SNCF Fret et DB Schenker Rail Deutschland. Un groupe de projet composé de collaborateurs des deux entreprises a travaillé intensément à cette mise en œuvre depuis septembre de l'année dernière.

Même si les conditions juridiques et techniques étaient définies, de nombreux points ont dû encore être éclaircis. Des questions ouvertes ont dû sans cesse être réglées d'un commun accord, en commençant par le choix des codes à utiliser pour les différentes données jusqu'aux règles communes pour la présentation des sorties d'imprimantes.

Ce projet pilote bilatéral constitue un exemple à suivre pour une collaboration exemplaire dans une relation de pleine confiance entre les EF européennes, également dans un environnement placé sous le signe de la concurrence. C'est à ces conditions que ce projet complexe a pu être mené à bien en relativement peu de temps. La collaboration de tous les services intéressés a été déterminante pour pouvoir clarifier ensemble dès le début toutes les questions encore ouvertes et tous les impondérables.

Aspects douaniers

Les spécifications élaborées dans le cadre du projet e-RailFreight constituent aussi la base d'une solution qui doit être trouvée pour l'entrée en vigueur du nouveau code des douanes de l'UE, date à laquelle tout échange d'informations avec les douanes devra être effectué uniquement par voie électronique, en remplacement de la procédure simplifiée de transit ferroviaire basée aujourd'hui sur la lettre de voiture.

D'autres projets pilotes sont en cours de planification et peuvent désormais aussi être menés à bien sur la base des standards développés dans le cadre du groupe de travail bilatéral.

Hannelore.Ansorge(at)dbschenker.eu
Original: DE

Corridors ferroviaires européens de fret : visions et réglementations

Avec le Règlement (UE) No 913/2010 relatif à la création d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, les Etats membres de l'UE et en particulier les gestionnaires d'infrastructure sont tenus de mettre en place un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors ferroviaires internationaux.¹

Objectifs et principes

Ces corridors doivent permettre la mise à disposition de sillons de qualité pour les trains de marchandises, afin d'améliorer la qualité des prestations (en particulier en termes de ponctualité et de temps de parcours) par rapport au niveau actuel. Au demeurant, ces corridors doivent permettre de libérer des capacités supplémentaires pour le transport du fret.

La Commission définit quatre principes autour desquels doit s'articuler la création de ces corridors :

- renforcement de la collaboration et meilleure harmonisation entre gestionnaires d'infrastructure aussi bien au niveau de la gestion opérationnelle des réseaux ferroviaires que des investissements. Ceci implique en particulier la création d'une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor ;
- accroissement de la fiabilité et du volume des capacités d'infrastructure prévues pour le transport des marchandises sur ces corridors ;
- amélioration de la coordination entre le réseau ferroviaire et les terminaux de marchandises (ports maritimes et fluviaux, gares de triage, etc.) ;
- rôle de modèle des corridors au regard de l'accès non discriminatoire au réseau pour les différents prestataires et de la transparence des conditions d'accès, grâce notamment à la publication des règles et informations correspondantes.

Pas concrets

Une manifestation importante, à laquelle plus de 150 personnes ont participé, a eu lieu le 27 juin 2011 à Anvers à l'invitation du Secrétaire d'Etat belge pour la mobilité et les transports, Monsieur Etienne Schouppe ; elle était organisée en collaboration avec Infrabel (gestionnaire d'infrastructure belge), le port d'Anvers et la Commission européenne. Elle était consacrée principalement à la mise en œuvre du Règlement UE 913/2010 ; trois des huit corridors ferroviaires européens de fret étaient au centre des discussions :



Points contestés

La mise en place d'un organe commun pour chaque corridor (guichet unique) et la réservation de sillons par des entreprises qui ne sont pas des entreprises ferroviaires (candidats autorisés) ont donné lieu à des discussions animées. Au terme de la manifestation, Monsieur Schouppe a communiqué que le plan de mise en œuvre proposé par le comité exécutif pour les corridors 1 et 2, qui sont les plus avancés, a recueilli l'approbation de tous les Etats membres concernés.

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

¹ Règlement (UE) No 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, pp. 22 ss.

Etat d'avancement du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »



Erik Evtimov, Dr. iur.
Senior Legal Adviser

La progression de la globalisation des marchés des transports constitue un nouveau défi pour les entreprises ferroviaires : il s'agit dorénavant d'offrir des prestations de transport terrestres sur des distances de plus de 10'000 km entre l'Europe et l'Asie. Sur les principales relations de trafic de l'Asie vers l'Europe, une augmentation des volumes de

trafic de 23 % est attendue en 2011, alors qu'une progression de (seulement) 7 % est envisagée dans les trafics à l'intérieur de l'Asie.¹

Dorénavant, il n'est plus question de se demander si des transports ferroviaires réguliers entre la Chine et l'Europe seront réalisés, mais quand (voir CIT-Info 6/2010, p. 5).

Dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », le CIT et l'OSJD travaillent intensément à l'élaboration d'un cadre contractuel complet, afin de permettre une réalisation de ces nouveaux trafics administrativement simple et juridiquement sûre. A cette fin, ils collaborent aussi étroitement avec l'UNECE à Genève.

¹ Wettbewerbsbericht 2011, Deutsche Bahn AG, p. 20.

Mise en œuvre de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Lors de la dernière réunion des coordinateurs à Bakou le 21 juin 2011, les Chemins de fer russes (RZD) ont informé qu'en 2010, le nombre de lettres de voiture CIM/SMGS utilisées a doublé par rapport à 2009. Au total, 36'226 lettres de voiture CIM/SMGS ont été établies pour des transports à destination de la Fédération de Russie (par exemple 12'550 au départ de la République tchèque, 10'000 au départ de la République slovaque, environ 6'000 au départ de la France et environ 3'000 tant au départ de l'Allemagne que de la Hongrie).

En sens inverse, environ 35'000 lettres de voiture CIM/SMGS ont été établies au départ de la Fédération de Russie, ce qui plaide pour un équilibre des transports dans les deux directions de trafics. La plupart des transports étaient destinés à la République tchèque et à la République slovaque. Un nombre non négligeable de lettres de voiture (10'000) a été établi pour des transports à destination de la Slovaquie, ce qui démontre l'importance du port de Koper.

Selon les informations communiquées à Bakou, les Chemins de fer ukrainiens (UZ) s'attendent en 2011 également à un doublement des trafics effectués sous couvert de lettres de voiture CIM/SMGS.

En résumé, il a pu être constaté que :

- La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS est utilisée dans plus de 50 relations de trafic dans le cadre de quatre corridors TEN, couvrant ainsi plus de la moitié des volumes de trafic CIM/SMGS.
- Les trois quarts de ces trafics sont des transports par conteneurs, le trafic par wagons complets jouant un rôle négligeable avec moins de 5 %.
- L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS permet un gain de temps d'environ 40 minutes par wagon, respectivement de 8 à 10 heures sur l'ensemble du temps de parcours d'un train.
- La suppression de la réécriture des lettres de voiture CIM et SMGS permet une réduction des coûts d'environ 40 € par envoi.
- D'autres facilitations sont attendues dans le cadre de la mise en œuvre de l'Union douanière entre la Russie, le Bélarus et le Kazakhstan, la lettre de voiture CIM/SMGS étant reconnue comme document de transit douanier.

Harmonisation de la responsabilité : CP CIM/SMGS

Des conditions particulières de responsabilité (CP CIM/SMGS) ont été élaborées par le Groupe juridique CIM/SMGS. Elles font l'objet de la nouvelle annexe 10 au GLV CIM/SMGS et constituent un premier pas vers l'harmonisation de la responsabilité dans le champ d'application des deux régimes juridiques CIM/SMGS.

Les CP CIM/SMGS règlent la responsabilité entre le transporteur et le client. Elles se limitent dans un premier temps à une harmonisation de la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise et constituent une amélioration importante pour le client.

Les CP CIM/SMGS ont été adoptées à l'unanimité lors de la dernière réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS. Elles seront encore soumises pour approbation aux organes compétents de l'OSJD (IIème Commission pour le droit du transport) et du CIT (Commission CIM), de manière à pouvoir entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

Il convient encore de souligner que ces conditions de responsabilité harmonisées ne s'appliqueront naturellement que lorsque les parties au contrat de transport les conviendront et y renverront dans la lettre de voiture CIM/SMGS.

Procédure ultérieure : CGT EurAsia

La prochaine étape consiste maintenant à élaborer des Conditions générales de transport pour le fret ferroviaire eurasiatique (CGT EurAsia). Celles-ci ne régleront pas seulement la responsabilité (en cas de perte et d'avarie de la marchandise), mais aussi tous les autres éléments importants du contrat de transport ainsi que la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison (voir aussi le CIT-Info 3/2011, pp. 7 et 8).

Dans le cadre d'un document stratégique relatif à l'harmonisation du droit international du transport ferroviaire, une résolution UNECE est envisagée pour encadrer les CGT EurAsia et exprimer la volonté politique des ministres des transports et des patrons des entreprises ferroviaires des Etats membres de l'UNECE d'harmoniser les bases juridiques dans les transports est-ouest.

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

Point sur les travaux du GT CIM

Parallèlement aux travaux en cours sur le plan de l'UIC en rapport avec la fiche UIC 471-1 (voir l'article correspondant à la page 3 du présent CIT-Info), le Groupe de travail CIM entend réexaminer les cinq modèles de conditions générales élaborés sur le plan du CIT lors de l'entrée en vigueur des Règles uniformes CIM le 1^{er} juillet 2006 (CG co-traitance, sous-traitance, traction, location et prestations de services). Il s'agit principalement de vérifier la cohérence des dispositions en matière de responsabilité et de les simplifier dans la mesure du possible. Les autres dispositions de ces conditions générales seront aussi réexaminées, le but étant d'éliminer les différences rédactionnelles et de fond qui ne se justifient pas.

Cette question constituait l'un des principaux points à l'ordre du jour de la dernière réunion du GT CIM les 15 et 16 juin 2011. Face aux nouveaux modèles d'exécution des transports qui apparaissent, le GT CIM a également décidé de



vérifier certains produits marchandises du CIT. Il s'agit en effet de veiller à ce que ces derniers demeurent toujours en adéquation avec les besoins du marché.

Comme de coutume, le GT CIM a passé en revue les projets en cours (e-RailFreight, Interopérabilité juridique CIM/SMGS, Multimodalité) et apporté sa contribution aux travaux. Il a procédé aussi à un premier examen de nouvelles questions, sur lesquelles il reviendra lors de sa prochaine réunion les 19 et 20 octobre 2011 afin de mettre au point des propositions d'amendement des produits marchands du CIT à soumettre à l'approbation de la Com-

mission CIM en mars 2012. Ces propositions porteront notamment sur la constatation des dommages de transport, le modèle de la lettre de voiture CIM transport combiné et la conservation des informations relatives aux transports de marchandises dangereuses.

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

Union douanière Russie – Bélarus – Kazakhstan : un atout pour la poursuite de l'extension de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS

La République du Bélarus, la République du Kazakhstan et la Fédération de Russie ont créé une Union douanière par le biais de l'accord interétatique du 6 octobre 2007. L'accord prévoit la création d'un espace douanier unique au 1^{er} juillet 2011, à l'intérieur duquel la perception de droits de douane et autres droits est supprimée aux frontières intérieures.

Le nouveau code des douanes constitue la base de toute la réglementation douanière. Les trois Etats fondateurs ont délégué largement leurs compétences dans le domaine douanier au niveau de l'Union douanière. Ils ne sont donc autorisés à exercer des compétences douanières que dans la mesure où les questions ne sont pas réglées au niveau de l'Union douanière (compétence résiduelle).

Pour les transporteurs ferroviaires, cette nouveauté est synonyme d'une réduction importante des formalités douanières et des retards aux frontières intérieures, qui ont

conduit par le passé à d'importantes difficultés dans le transport ferroviaire. Avant la création de l'Union douanière, les transports ferroviaires entre l'ouest de la Chine et l'ouest de l'Europe devaient par exemple franchir jusqu'à six frontières selon l'itinéraire emprunté. Maintenant, seule la frontière extérieure entre la Chine et la Russie ou le Kazakhstan doit être franchie.

La création de l'Union douanière constitue aussi un avantage important pour la poursuite de l'extension de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Selon l'article 159, alinéas 1 à 4 du code des douanes, les documents de transport notamment doivent être soumis aux frontières extérieures ; ces documents sont énumérés à l'article 4 du code des douanes. Dans cette liste, la lettre de voiture CIM/SMGS figure nouvellement aussi expressément.

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

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.

Indemnité en cas de perte

L'indemnité à payer au client en cas de perte de la marchandise comprend-elle également la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ? La situation est-elle différente en ce qui concerne les droits d'accises ?

Il convient de distinguer clairement les droits d'accises et la TVA. L'accise est une taxe qui frappe en général les alcools et les tabacs ; elle porte sur une quantité et n'est exigible qu'au moment de la mise en consommation des produits ou de la constatation de manquants. La TVA quant à elle est un impôt indirect sur la consommation.

Conformément à l'article 30 § 4 CIM, la TVA doit être considérée comme une autre somme déboursée en relation avec le transport de la marchandise perdue et doit être restituée à l'ayant droit si elle a été payée par ce dernier.

En revanche, les droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits ne sont pas dus à l'ayant droit.

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

Qui est compétent pour le traitement des réclamations en trafic CIM/SMGS ?

Les demandes d'indemnité pour les dommages dus à la perte totale ou partielle ou à l'avarie de la marchandise lors d'envois accompagnés par une lettre de voiture CIM/SMGS sont présentées et traitées conformément aux dispositions des articles 43 à 45 CIM et 29 SMGS.

Cette règle de principe est complétée toutefois par quelques dispositions particulières au point 12.3 du GLV CIM/SMGS et de l'annexe 22 du SMGS.

Selon ces règles, les demandes d'indemnité présentées dans le champ d'application des RU CIM sont adressées au transporteur compétent selon les RU CIM. Lorsque ce dernier constate que la cause du dommage ne réside pas ou pas exclusivement dans le champ d'application du contrat de transport CIM, il statue sur la demande d'indemnité se rapportant à la responsabilité dans le champ d'application des RU CIM et communique cette décision au client. Pour le traitement ultérieur dans le champ d'application du SMGS, le transporteur compétent transmet la demande d'indemnité ainsi que les documents produits au service compétent du réseau SMGS expéditeur ou destinataire et en informe le client. Dès qu'il reçoit les résultats du traitement de la

demande d'indemnité par le réseau SMGS, il communique au client le résultat définitif du traitement de sa demande d'indemnité.

La même procédure vaut par analogie pour les demandes d'indemnité présentées dans le champ d'application du SMGS.

La reprise des adresses des services des réclamations en trafic CIM/SMGS à l'annexe 9 du GLV CIM/SMGS et à l'annexe 22 du SMGS permet d'assurer un traitement des réclamations transparent pour la clientèle.

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

Pro domo

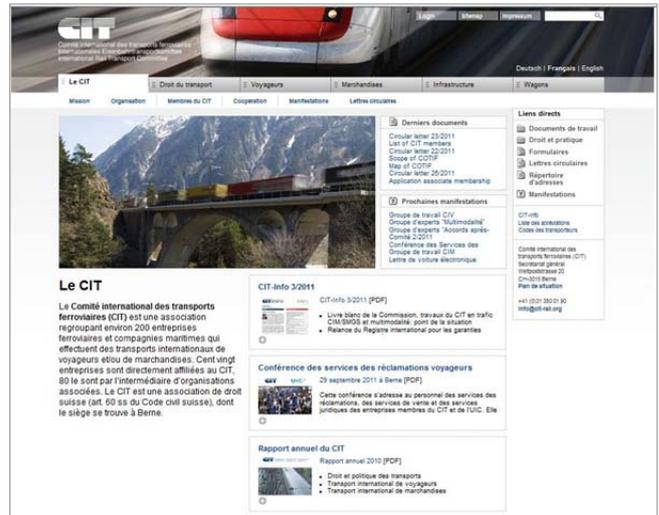
Le nouveau site Internet du CIT est en ligne

Depuis le jeudi 21 juillet 2011, le nouveau site Internet du CIT est accessible au monde entier. Le nouveau www.cit-rail.org offre un design clair et fonctionnel. Une navigation intuitive permet d'embrasser d'un seul coup d'œil les activités et les thèmes du CIT.

Le site comprend six domaines principaux : Le CIT (page d'accueil), Droit du transport, Voyageurs, Marchandises, Infrastructure et Wagons. En outre, des liens directs permettent d'accéder aux documents de travail des différents organes de travail du CIT, à la nouvelle rubrique « Droit et pratique », aux formulaires du trafic marchandises pouvant être remplis à l'écran, ainsi qu'aux lettres circulaires, au répertoire d'adresses et aux manifestations. Les CIT-Infos des trois dernières années, la liste des abréviations et la liste des codes des transporteurs peuvent également être téléchargés directement.

Répertoire d'adresses

Le répertoire d'adresses est composé de quatre domaines principaux : adresses générales, voyageurs, marchandises et infrastructure. Dans chaque domaine, les premières listes d'adresses renseignent sur les interlocuteurs des nombreux services des entreprises membres du CIT et les dernières listes d'adresses donnent les coordonnées des membres des organes de travail du CIT. Nouvellement, toutes les



adresses sont gérées par le Secrétariat général du CIT. Toute modification, tout complément ou toute correction sont à lui annoncer directement.

Que pensez-vous du nouveau site Internet ? Avez-vous des suggestions ? Merci d'avance d'adresser vos commentaires par courriel à [thomas.gyger\(at\)cit-rail.org](mailto:thomas.gyger(at)cit-rail.org) !

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

Nouveau membre : RTS Rail Transport Service GmbH

Depuis sa création en septembre 2004, **RTS Rail Transport Service GmbH** fait partie des entreprises de transport ferroviaire privées bien établies en Europe. Filiale de la société Swietelsky Baugesellschaft m.b.H., l'une des plus grandes entreprises européennes entre autres dans le domaine de la construction de voies ferrées, RTS dispose d'un solide partenaire. Sa vocation principale consiste à assurer le transport de machines de construction de voies et à proposer des services de train de travaux. Avec la création de la filiale RTS Rail Transport Service Germany GmbH, avec siège à Munich, l'entreprise a fait son apparition sur le marché allemand en 2006. Depuis 2009, elle dispose en outre d'un accès illimité au réseau ferroviaire hongrois par le biais de la société Mávépcell, filiale du groupe. Elle est ainsi en mesure d'effectuer rapidement et simplement des transports transfrontaliers de marchandises et de réaliser efficacement des projets de construction de voies.

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



Départ de Tetyana Payosova



Tetyana Payosova

Tetyana Payosova a été engagée en août 2010 à temps partiel et pour une durée limitée pour le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », qui se trouvait alors dans une phase importante.

Grâce à ses excellentes connaissances linguistiques et juridiques, elle s'est rapidement familiarisée avec

cette matière. Son efficacité et son expérience dans le domaine du droit européen et du droit international lui ont permis de décharger sensiblement le chef du projet.

Nous remercions Tetyana Payosova de son engagement et lui souhaitons plein succès pour son avenir et en particulier pour son travail de doctorat.

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



Conférence des services des réclamations voyageurs

Berne, 29 septembre 2011

Cette conférence s'adresse au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT et de l'UIC. Elle se concentrera sur le traitement des réclamations des voyageurs internationaux, qu'il s'agisse de problèmes de retards ou de cas d'accidents. Les participants pourront traiter, en petits groupes, de problèmes qui se présentent régulièrement dans la pratique et discuter des solutions à mettre en place. Ils auront d'ailleurs l'occasion à la fin de la journée de s'entretenir avec leurs collègues d'autres entreprises pour régler des dossiers en suspens.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici :

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
7/8 septembre	Groupe de travail CIV	Berne
20 septembre	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne
22 septembre	Groupe d'experts « Accords après-vente »	Berne
27 septembre	Comité 2/2011	Berne
29 septembre	Conférence des Services des réclamations voyageurs	Berne
19/20 octobre	Groupe de travail CIM	Sierre
21 octobre	Groupe de travail « Lettre de voiture électronique CIM »	Sierre
27 octobre	Commission CUI	Berne
17 novembre	Assemblée générale du CIT	Berne
30 novembre	Séminaire CIT/OSJD « Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique »	Bâle
1/2 décembre	Groupe juridique CIM/SMGS	Bâle

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsabilité
1 ^{er} septembre	Groupe de support commun STI-TAP de la CER	Bruxelles	Thomas Gyger
8/9 septembre	XXXIX ^{ème} réunion de la Conférence ministérielle de l'OSJD	Péking	Thomas Leimgruber
12 septembre	Assemblée générale de la CER	Bonn	Thomas Leimgruber
13 septembre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
13/14 septembre	Groupe commercial de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
14 septembre	Haftungsfragen und internationale Frachtbriefregelungen bei ostgerichteten KV-Verkehren (Europa-Asien)	Munich	Erik Evtimov
14/15 septembre	Commission d'experts techniques de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
16 septembre	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
21 septembre	UNECE Specification of the electronic rail consignment note	Genève	Erik Evtimov
28/29 septembre	20 th Plenary Meeting of the CCTT 2011	Odessa	Thomas Leimgruber
29 septembre	CCTT/CIT/OSJD Seminar on practical implementation of the Common CIM/SMGS Consignment Note	Odessa	Thomas Leimgruber
3/4 octobre	Groupe juridique de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
5 octobre	Groupe d'étude Utilisateurs des wagons de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
7 octobre	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
10 octobre	Ticketing Action Group de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
12 octobre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
12 octobre	Groupe de travail Douanes de la CER	Bruxelles	Nathalie Greinus
12 octobre	Séminaire UIC « Directives de chargement »	Paris	Henri Trolliet
12/13 octobre	TAP Maintenance and Development de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
13 octobre	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
13 octobre	Core Working Group Cross-border operation of trains	Paris	Isabelle Oberson
13/14 octobre	Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
13/14 octobre	Conférence annuelle 2011 sur le droit européen de la protection des consommateurs	Trier	Isabelle Oberson
18 octobre	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
18 octobre	EPR Legal Working Group	Rome	Isabelle Oberson
26/27 octobre	Groupe d'experts marchandises dangereuses de l'UIC	Bologne	Nathalie Greinus
2/3 novembre	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genève	Erik Evtimov
3/4 novembre	UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2)	Genève	Erik Evtimov

Rédaction:
Comité international des transports ferroviaires (CIT) Téléphone +41 31 350 01 90
Secrétariat général Fax +41 31 350 01 99
Weltpoststrasse 20 E-Mail info(at)cit-rail.org
CH-3015 Berne Internet www.cit-rail.org