

## Editorial

### Une bonne législation est une condition sine qua non pour la concurrence !



Les Journées bernoises 2012 se sont déroulées avec succès les 8 et 9 mars 2012. Environ 150 spécialistes du droit du transport provenant de toute l'Europe se sont penchés durant deux journées de travail intensives sur les développements en matière de réglementation et les défis de l'application du droit du transport des marchandises et des voyageurs. Vous trouverez une information détaillée sur ces travaux dans la présente édition du CIT-info. Une constatation est revenue avec une ténacité remarquable lors des différents modules de travail : le cadre juridique du transport ferroviaire est de plus en plus sujet à interprétation et la cohérence entre les différents niveaux de réglementations n'est pas suffisante

Les raisons en sont nombreuses :

- La qualité des normes, telle qu'elle découle du processus politique législatif est souvent insuffisante. Des défauts de forme (par exemple des contradictions, des lacunes, des ambiguïtés) sont malheureusement courants. Le contenu normatif de la législation est mélangé avec des déclarations politiques d'intention, des compromis politiques sont obtenus au détriment de la clarté normative, pour ne citer que deux constatations faites au cours de ces dernières années.
- Les nombreux « niveaux législatifs » contribuent également à la complexité du cadre juridique des activités ferroviaires. Une entreprise ferroviaire doit prendre en considération en trafic international le droit de la COTIF, le droit de l'UE et le droit national correspondant, auxquels s'ajoute le droit du SMGS/SMPS en trafic avec l'Est. Le manque de cohérence juridique, l'interopérabilité technique encore insuffisante et les obstacles administratifs constituent une raison importante de la situation concurrentielle défavorable du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport.
- En outre, les autorités ont tendance à vouloir corriger les évolutions insatisfaisantes du marché qu'elles constatent par des prescriptions de plus en plus opérationnelles, qui empiètent profondément sur les processus d'affaires, au lieu de se concentrer sur la création d'un cadre réglementaire soutenant mieux les objectifs. Les règles d'accès allant au-delà de la théorie des « facilités essentielles » dans le cadre de la refonte du premier paquet ferroviaire ou la STI TAP qui intervient largement dans les processus opérationnels en sont les meilleurs exemples.

Les tendances identifiées sont contraires à l'objectif d'un transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises efficace et convivial pour le client, dans un environnement libéralisé. Ce qui est nécessaire, c'est bien plus un cadre juridique clair, équitable et cohérent, qui procure les incitations nécessaires aux entreprises et crée une flexibilité entrepreneuriale prometteuse.

Avec les meilleures salutations de Berne.  
Cesare Brand  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| <b>Journées bernoises – Partie générale</b>   | 2  |
| La Géorgie devient le 48 <sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF   | 3  |
| Symposium des juristes de l'IRU : Cohabitation ou confrontation des différents systèmes juridiques ?    | 4  |
| <b>Journées bernoises – Voyageurs</b>   | 5  |
| Interopérabilité juridique CIV/SMPS : quel est l'objectif ?   | 6  |
| Rapport sur les droits des voyageurs ferroviaires   | 7  |
| <b>Journées bernoises – Marchandises</b>  | 7  |
| 15 <sup>ème</sup> réunion de la Commission CIM du CIT : Projets et nouveautés adoptées                  | 9  |
| Lettre de voiture CIM/SMGS : la Chine accélère le pas   | 10 |
| Le CIT rend visite au Secrétariat de la FIATA à l'occasion des réunions 2012 au siège de l'organisation | 10 |
| <b>Journées bernoises – Infrastructure</b>  | 11 |
| Etat des réserves à l'encontre des RU CUI   | 12 |
| Droit et pratique   | 12 |
| Pro domo  | 13 |



**Workshop on Rail Passengers' Rights**  
An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies  
Brussels, 10 May 2012

Pour de plus amples renseignements voir page 14 et sous:  
[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Workshop\\_on\\_Rail\\_Passengers\\_Rights\\_2012-05-10.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf)



## Droit des transports et politique des transports

### Journées bernoises – Partie générale



Jean-Luc Dufournaud  
Président du CIT

Les Journées bernoises, organisées par le CIT les 8 et 9 mars 2012, rendez-vous incontournable de tous les professionnels du droit international du transport ferroviaire, ont connu un vif succès avec plus de 150 participants et 25 intervenants, représentants de la Commission Européenne, des institutions intergouvernementales, d'organisations professionnelles, d'universitaires, d'opérateurs ferroviaires ou de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

Il s'agissait au cours de ces 6<sup>èmes</sup> Journées bernoises :

- de dresser un bilan des évolutions récentes qu'a pu connaître le droit international du transport ferroviaire,
- d'établir un constat commun de la situation actuelle, ses forces, ses faiblesses,
- et d'envisager ensemble les perspectives d'avenir du mode ferroviaire, avec ses atouts mais aussi ses handicaps, et les « challenges » que de telles perspectives entraînent pour le droit international ferroviaire et les différents acteurs concourant à l'édification de ce droit.

Les Journées bernoises 2012 avaient aussi un relief tout particulier car se situant dans le prolongement de celles des 4 et 5 février 2010 qui s'étaient conclues par « l'Appel de Berne ».

Cet « Appel de Berne » était fondé sur le constat unanime, établi par les participants aux Journées de février 2010, que le mode ferroviaire ne peut se développer correctement et concurrencer effectivement les autres modes de transport (routier, maritime, aérien) que dans une dimension internationale, impliquant dès lors un trafic ferroviaire fluide, direct, sans interruption aux frontières.

Or, la satisfaction d'une telle exigence, si elle requiert des financements adéquats dans les infrastructures et dans les matériels, une interopérabilité technique comme institutionnelle, passe aussi par l'adoption d'un droit international ferroviaire le plus uniforme et le plus intégré possible.

Les opérateurs ferroviaires, sous l'égide du CIT, ont donc lancé « l'Appel de Berne » auprès des législateurs compétents (Union européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – OTIF –, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe – UNECE –, Organisation pour la coopération des Chemins de Fer – OSJD –) afin de les inviter à coordonner et harmoniser leurs travaux législatifs, en vue d'établir :

- un droit des transports ferroviaires unique,
- des régimes juridiques coordonnés et des normes juridiques simples, compréhensibles, faciles à appliquer et durables.

Qu'en est-il deux ans après ?

Cet Appel a-t-il été réellement entendu ? Les problématiques ont-elles évolué ?

Si oui, dans quel sens ? Quelle est la suite ? Telles sont les interrogations auxquelles les intervenants et participants des Journées des 8/9 mars 2012 se sont efforcés de répondre.

A l'issue des présentations, réflexions et éclairages qui ont eu lieu, j'ai traduit mon sentiment personnel par l'image d'un puzzle, lequel comporterait des pièces correctement assemblées les unes avec les autres, mais aussi des pièces totalement isolées, voire de grands espaces vides. C'est donc un puzzle encore largement inachevé qui est devant nous et qui impose par conséquent à toutes les parties prenantes du secteur ferroviaire d'agir avec ténacité et détermination pour le compléter et en faire une « œuvre » cohérente.

Nonobstant cette image du puzzle, quelle synthèse peut-on établir à l'issue de ces Journées bernoises ?

Celles-ci ont mis en lumière plusieurs éléments :

- **En premier lieu** : des perspectives ambitieuses d'avenir :
  - celles tracées par le Livre blanc de la Commission européenne en ce qui concerne la situation du mode ferroviaire à l'horizon 2050 avec, pour les passagers, le triplement des lignes à grande vitesse, une majorité de desserte moyenne assurée par le rail, une connexion systématique avec tous les hubs aéroportuaires et pour le fret, un doublement de la part du rail dans le transport de marchandises tous modes confondus, le déploiement de l'ERTMS, une connexion avec tous les ports maritimes, un développement significatif des corridors fret ;
  - celles résultant des formidables projets de construction de « routes ferroviaires » entre l'Europe et l'Asie, projets impliquant notamment le Pakistan et la Péninsule arabique et favorisé par l'utilisation croissante de la lettre de voiture CIM/SMGS.
- **En second lieu** : un socle juridique toujours en mutation :
  - **tout d'abord** au sein de l'Union Européenne avec le « Recast » qui a pour objectif : (i) de consolider et simplifier les textes existants, tout en traitant notamment des informations qui doivent être obligatoirement données aux opérateurs sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure et de celles qui doivent être échangées entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires lors de l'utilisation de celle-ci (ii) de préparer par là-même le quatrième paquet ferroviaire qui consacrera, entre autres, l'ouverture à la concurrence des dessertes nationales de passagers ;
  - **mais aussi**, au niveau international avec (i) la convergence, si ce n'est l'unification à terme, des conventions CIM/SMGS pour le fret et CIV/SMPS pour les passagers, (ii) les travaux, sous l'égide de l'UNECE (Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe), visant à adopter sur le long terme une convention internationale sur le droit des transports ferroviaires.

- **En troisième lieu** : des difficultés non encore surmontées en ce qui concerne les conditions juridiques d'utilisation de l'infrastructure dans la mesure où (i) l'appendice E de la COTIF « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire », dont une nouvelle rédaction a été publiée le 1<sup>er</sup> décembre 2010, n'est applicable que dans certains Etats membres de l'Union européenne, les autres, une quinzaine au total, (France, Espagne, Italie, etc...), ayant émis des réserves sur ce texte qui ne sont toujours pas levées (ii) les EGTC, (Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure) adoptées après de longues et difficiles négociations entre le CIT et RNE, qui ont vocation à s'appliquer au trafic domestique et à reconnaître un droit de recours des entreprises ferroviaires à l'encontre des GI, n'ont cependant qu'une simple valeur contractuelle et ne peuvent donc entrer en vigueur qu'en cas d'accord volontaire de tel ou tel GI national.

Les conditions juridiques d'utilisation de l'infrastructure, notamment la responsabilité respective des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, sont donc encore loin de faire l'objet d'un régime clair et uniforme au sein de l'Union européenne.

- **En quatrième lieu** : les problématiques juridiques multiples que soulèvent :
  - (i) les projets en matière de multimodalité : les thèmes traités étaient particulièrement intéressants au regard des travaux du nouveau Groupe d'experts « Multimodalité » créé au sein du CIT. A la différence des conventions antérieures, les Règles de Rotterdam (RR) couvrent les transports de porte à porte et revêtent ainsi un caractère multimodal. Les Règles de Rotterdam ne devraient en principe rien changer à la position juridique du transporteur ferroviaire, les dispositions COTIF/CIM demeurant pleinement applicables sur les parcours ferroviaires conformément aux articles 26 et 82 RR.
  - (ii) les relations, en matière de coopération, entre le transporteur, le transporteur subséquent, le transporteur substitué et l'auxiliaire de transport (traction-



Session plénière lors des journées bernoises

naire), relations déjà complexes en elles-mêmes mais compliquées encore par le « garde-fou » que constitue le droit de la concurrence (pratiques concertées, abus de position dominante),

- (iii) le renforcement des droits des voyageurs : articulation délicate entre le Règlement européen 1371/2007 sur les droits des voyageurs et les RU-CIV, intervention croissante et désordonnée des NEB, dispositifs protéiformes de règlement des litiges selon les pays et les entreprises ferroviaires.

On le voit, les chantiers sont donc multiples, variés, exigeants, étant observé que la synthèse qui vient d'être faite ne reflète que partiellement la richesse et la profusion des débats qui ont eu lieu au cours de ces deux Journées bernoises.

Les 2 années qui nous séparent des prochaines Journées bernoises (les 6 et 7 mars 2014) nous permettront sans doute d'ajouter des pièces au puzzle.

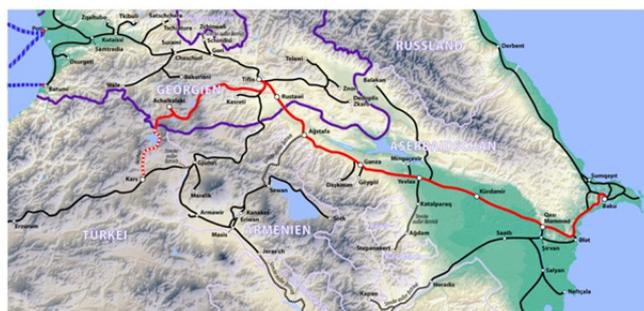
Il faut donc rester déterminé et aller de l'avant afin que le mode ferroviaire, en Europe et dans le reste du monde, soit en capacité de conquérir des parts de marché et de concurrencer effectivement et durablement les autres modes de transport, dans l'intérêt bien compris des opérateurs ferroviaires comme de leurs clients et dans la perspective plus générale du développement durable.

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

## La Géorgie devient le 48<sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF

Comme nous l'avons annoncé dans le CIT-Info 6/2011, la Géorgie deviendra le 48<sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012. Dès cette date, la COTIF et ses Appendices A (CIV), B (CIM) et C (RID) entreront en vigueur en Géorgie.

Le réseau ferré géorgien englobe au total plus de 1'600 km et est entièrement électrifié. En gros, 250 km de lignes seront soumis aux Règles uniformes CIV et CIM. Concrètement, il s'agit des tronçons entre les ports et les gares qui



des desservent à Poti et à Batoumi, ainsi que de l'importante ligne Gardabani – Kartsakhi sur l'axe Kars – Tbilissi, qui relie le port azerbaidjanais de Bakou sur la Mer Caspienne à la Turquie et l'Europe.

Avec la soumission des transports sur ces lignes aux Règles uniformes CIV et CIM, une étape majeure vers l'uniformité et la sécurité juridiques dans le Caucase sera franchie. Les échanges portant sur un volume de transport annuel d'environ 30 millions de tonnes profiteront de cette avancée.

L'adhésion de la Géorgie est également importante dans la perspective du développement des transports ferroviaires eurasiatiques. La Chine et le Kazakhstan ont un intérêt économique à ce que les flux des marchandises en direction de l'Europe puissent également emprunter la ligne Bakou – Tbilissi – Kars. La mise en service du tunnel de Marmaray, passage clé sur cet itinéraire, ouvrira ensuite des perspectives entièrement nouvelles.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Symposium des juristes de l'IRU : Cohabitation ou confrontation des différents systèmes juridiques ?

Telle était la principale question sur laquelle se sont penchés plus de 40 juristes et experts du transport routier lors du 9<sup>ème</sup> Symposium des juristes de l'IRU organisé fin février 2012 à Genève. Les participants ont pu constater les activités accrues de l'Union Européenne (UE) en matière de réglementation du transport international routier des voyageurs et des marchandises. Contrairement à l'article 38 de la COTIF, les Conventions correspondantes pour le transport international routier des marchandises (CMR) et des voyageurs (CVR) ne prévoient pas la possibilité d'une adhésion de l'Union Européenne en sus de celle de ses Etats membres. L'adoption d'un droit dérivé parallèle de l'UE en est une suite, aux conséquences très incertaines sur la sécurité juridique dans son ensemble comme l'ont démontré les discussions.

### Les options internationales en matière de réglementation par opposition aux options régionales

Une adaptation correspondante des deux Conventions internationales CMR et CVR a donc été discutée de manière approfondie avec la participation du professeur Loïc Grard, de la professeure Isabelle Bon-Garcin et de la professeure Cécile Legros. Une cohabitation des deux systèmes juridiques – régional dans le cadre de l'UE et international dans le cadre de la CMR et de la CVR – a été mise particulièrement en évidence au titre de solution, en raison de la longue pratique qui existe en particulier dans les Etats membres de la CMR (jusqu'aux USA, au Canada et à la région UNESCAP). En outre, la Commission juridique de l'IRU a révisé l'an dernier ses conditions générales de transport, en mettant un accent particulier sur l'informatisation des documents de transport après l'entrée en vigueur du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique. Par ailleurs, il est prévu qu'un représentant de l'IRU présente dans le détail les résultats de ces récents travaux dans le cadre de la Conférence du CIT des services des réclamations marchandises le 24 mai 2012 (voir plus d'informations à ce sujet dans le présent CIT-Info).

### La jurisprudence de la CJUE

L'UE emprunte une autre voie par rapport à la Convention de Chicago sur le transport aérien à la suite de la jurisprudence de la CJUE C-366/2010, Air Transport Association of America. Étant donné que les compétences des Etats membres de l'UE ne sont pas fondées sur l'UE, mais transférées au droit dérivé de l'UE et exercées de ce fait par l'UE sur le plan international, la CJUE a considéré, eu égard aux conclusions de l'avocat général Kokott, qu'une participation autonome de l'UE à la Convention de Chicago n'était pas nécessaire (succession dite fonctionnelle des Etats membres à la Convention de Chicago).<sup>1</sup>

Les deux solutions juridiques pour une participation de l'UE aux Conventions internationales dans le domaine des transports et aux organisations internationales correspondantes – adhésion formelle (COTIF et OTIF) ou incorporation du droit international du transport dans la législation de l'UE (Convention de Montréal et COTIF/CIV – cette dernière par le biais du Règlement 1371/2007) – nécessitent de l'avis unanime des participants une analyse juridique approfondie. Dans ce contexte, il a été souligné que la jurisprudence constante de la CJUE, quant au caractère de droit public du droit international du transport incorporé, conserve toute sa valeur depuis l'affaire 51-54/1971, *International Fruit Company*. L'UE semble disposée à envisager une adhésion formelle à des organisations internationales dans lesquelles elle pourrait influencer les décisions de manière déterminante grâce au nombre de voix détenu en fonction de ses Etats membres.

### La cohérence et la sécurité juridiques sont demandées

Cette question, comme d'autres questions juridiques, seront probablement inscrites à l'ordre du jour du 10<sup>ème</sup> Symposium des juristes de l'IRU le 21 février 2014. Se fondant sur l'Appel de Berne de 2010, le CIT s'est intéressé également lors des Journées bernoises de cette année aux relations entre les différents systèmes juridiques ; il plaide de manière résolue pour davantage de « cohérence juridique et de sécurité juridique » en faveur des personnes qui appliquent le droit (voir l'éditorial et les contributions aux Journées bernoises 2012 dans le présent CIT-Info).

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



Le CIT est présent au 9<sup>ème</sup> symposium des juristes de l'IRU

<sup>1</sup> Point. 63 : « En effet, pour pouvoir lier l'Union, encore faut-il que cette dernière ait assumé et que lui ait ainsi été transférée l'intégralité des compétences précédemment exercées par les Etats membres et relevant de la convention en cause (...). »

## Trafic voyageurs

### Journées bernoises – Voyageurs



Carmen Filipescu  
C.F.R. Calatori S.A.  
International Affairs & External Financing Director  
Présidente de la Commission CIV

La partie des Journées bernoises consacrée au trafic voyageurs a donné l'occasion de discuter des derniers développements du droit international et européen du transport ferroviaire de voyageurs et des difficultés de mise en œuvre de cette législation. La responsabilité contractuelle des transporteurs est de plus en plus lourde et mène souvent à des importants coûts supplémentaires. Les obligations imposées aux transporteurs par le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR)* sont loin d'être mises en œuvre d'une manière uniforme par tous les Etats membres du fait des exemptions qu'ils ont accordées aux services de transport domestiques. En plus, dans cette période de transition, l'interprétation des textes légaux diverge souvent entre les NEB et les transporteurs.

#### Exemple de mise en œuvre du Rail PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a présenté les implications liées à l'option choisie par chaque entreprise ferroviaire de mettre en œuvre le PRR. Le cas ÖBB attire l'attention sur le fait que l'interprétation du PRR sur les retards est différente au niveau des autorités nationales et des transporteurs. Le sujet mérite une attention particulière, étant donné que le traitement des litiges par la Cour de Justice de l'UE devient plus tard un précédent obligatoire. Le cas ÖBB est alors important pour tous les transporteurs, surtout que la question de la force majeure est prévue explicitement dans les *Règles uniformes CIV*, dans l'Annexe I au *Règlement 1371/2007*.

Betina Johansen (NEB danois) a présenté l'organisation du NEB et la méthode de résolution des plaintes au Danemark. La structure et la procédure de traitement des plaintes sont très flexibles et permettent la conciliation entre le transporteur et le client, afin d'éviter les recours en justice.

Un autre exemple d'application du PRR, certes regrettable, a été présenté par Pascale Houssa (SNCB), à propos de l'accident entre deux trains dans le trafic local de Buizingen en Belgique. Ceci est un exemple de l'application des dispositions obligatoires du PRR, en cas de mort ou blessures, auxquelles les Etats ne peuvent pas déroger (article 11 PRR). Dans ce contexte, l'assurance de l'entreprise pour responsabilité civile apparaît comme une obligation nécessaire.

#### Droits des consommateurs-voyageurs

Jens Karsten (bxl-law) a souligné l'importance que l'UE a accordée, ces vingt dernières années, aux droits des consommateurs, y compris les voyageurs « consommateurs de services de transport ». Récemment, la Commission européenne a fait une Communication sur les droits des passagers pour tous les modes de transport ("*Une vision européenne pour les passagers*"), document qui souligne les 10 principaux droits communs et obligatoires dans les 4

modes de transport. On relèvera que la Commission européenne elle-même reconnaît qu'il y a des problèmes d'interprétation juridique qui conduisent à une mise en œuvre difficile et différente dans les Etats Membres.

#### Des droits plus faciles à revendiquer

D'une part, les NEB pourraient avoir un rôle important dans l'interprétation uniforme de la législation sur les droits des voyageurs. À cet égard, la Commission européenne estime qu'il est nécessaire de mettre en place une coopération plus étroite entre ces organismes nationaux. D'autre part, l'Union européenne vise également à faciliter les recours en justice pour les passagers : procédure facilitée pour les petits litiges et possibilité de faire des recours collectifs. Gilles Mugnier (SNCF) a présenté une meilleure alternative pour résoudre rapidement et efficacement, du point de vue financier, les disputes avec les clients: la médiation. Il a donné un bref aperçu de certains systèmes de médiation utilisés en Europe, en détaillant celui qui existe en France.

#### Evolution vers l'e-ticketing

Concernant le développement de l'IT dans le transport ferroviaire, Michael Stevns (UIC) a expliqué les conséquences de la dématérialisation des contrats de transport et les projets *e-ticketing* développés dans le cadre de l'UIC. Un défi commun aux entreprises ferroviaires est le développement de solutions *e-tickets*, couvrant des parcours transfrontaliers et des services fournis par plusieurs transporteurs successifs. En outre, le développement *e-ticketing* est fait dans le cadre juridique exigeant fixé par les Spécifications techniques d'interopérabilité (TAP TSI) dans les domaines de la distribution et de l'information aux voyageurs.

Concernant la vente de billets en ligne, il faut aussi relever la nouvelle *Directive européenne sur les droits des consommateurs*, publiée le 22 novembre 2011. Cette Directive est adressée au secteur ferroviaire seulement en termes de ventes de billets en ligne. Son objectif est essentiellement d'améliorer l'information précontractuelle prévue pour les passagers (la transposition en droit national devra être faite avant le 13 juin 2014).

Carmen.Filipescu(at)cfrcalatori.ro  
Original: FR



De gauche à droite : Michael Stevns, UIC ; Jens Karsten, bxl-law ; Gilles Mugnier, SNCF ; Carmen Filipescu, Présidente de la Commission CIV ; Isabelle Oberson, CIT.

## Interopérabilité juridique CIV/SMPS : quel est l'objectif ?

### Ce qui a été fait jusqu'à présent ?

Depuis la mi-2011, après que le Secrétariat général du CIT ait lancé à la suite de l'Assemblée générale 2010 le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » pour le trafic international voyageurs, de concert avec l'OSJD et l'OTIF et avec le soutien de la SNCF, de la DB AG et des RZD, le projet progresse (voir à ce sujet le CIT-Info 3/2011, p. 4). Les membres du CIT ci-après participent activement au Groupe d'experts CIV/SMPS créé dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » : SNCF, DB AG, RZD, PKP IC, LG et LDZ. L'entreprise FPC, la filiale des RZD nouvellement créée pour le trafic international voyageurs, a participé aussi activement à toutes les réunions et exprimé le souhait, après la troisième réunion en février 2012, d'adhérer au CIT.

Au cours de l'année 2012, les travaux dans le cadre du projet visent d'abord à rechercher et évaluer la liberté contractuelle des entreprises ferroviaires laissée par le SMPS, les RU CIV et le Règlement CE 1371/2007. Au cours des discussions qui ont eu lieu jusqu'à aujourd'hui au sein du Groupe d'experts CIV/SMPS, le besoin de disposer également d'une comparaison détaillée des régimes juridiques existants pour le trafic international voyageurs – SMPS, COTIF/CIV et PRR – est devenu de plus en plus évident, eu égard aux transports internationaux ferroviaires de voyageurs qui sont effectués.

Dans ce contexte, une attention particulière doit être accordée au trafic international voyageurs Moscou – Nice ainsi qu'à la nouvelle liaison Moscou – Minsk – Varsovie – Berlin – Paris mise en service en décembre 2011. La direction de l'entreprise FPC, qui organise ces trafics en tant que transporteur contractuel, souhaite une éventuelle solution juridique par le biais des produits bilatéraux et multilatéraux du CIT, raison pour laquelle une adhésion au CIT gagne pour

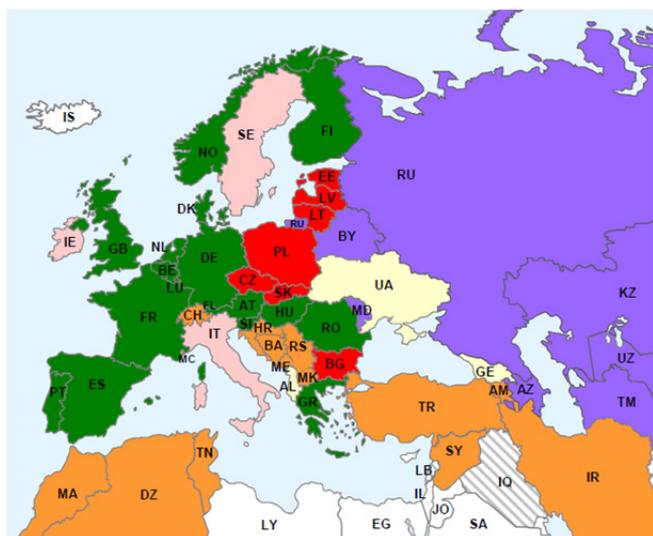
elle en importance. L'entreprise FPC a également exprimé l'intérêt (après l'envoi de sa demande formelle d'adhésion au CIT le 2 avril 2012) d'envoyer au Secrétariat général du CIT à Berne des experts aux fins de formation et de collecte d'expériences en rapport avec les produits du CIT du trafic voyageurs.

### Quelle est la suite ?

Les travaux ci-après sont planifiés dans le cadre du Groupe d'experts CIV/SMPS pour le développement du projet commun CIT/OTIF/OSJD :

- Etablissement d'un guide des régimes de responsabilité SMPS – COTIF/CIV – Règlement PRR, sous forme d'un tableau, avec les commentaires correspondants des experts. Une première discussion approfondie a eu lieu lors de la troisième réunion du Groupe d'experts en février. Le Secrétariat général du CIT préparera une version remaniée du tableau de comparaison et la soumettra au Groupe d'experts en prévision de la prochaine réunion à la mi-août à Prague.
- En outre, une liste des relations de trafics existantes (p.ex. nouvellement aussi Kiev – Varsovie – Berlin ou Vilnius – Minsk – Moscou) visualisant les régimes juridiques en vigueur sera établie.
- Dans une deuxième phase dans le courant de l'an prochain, les enseignements tirés seront intégrés dans la poursuite des travaux sous forme de synthèses : charte relative aux droits des voyageurs, feuille d'information pour les voyageurs en trafic international, poster du trafic international voyageurs, etc.
- En parallèle, les accords bilatéraux créés en particulier pour les deux relations de trafic directes de l'entreprise FPC et les solutions multilatérales existant dans le cadre des CG « co-traitance », de l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) et des Guides du trafic voyageurs du CIT seront examinés de manière approfondie.

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



Champ d'application géographique CIV-PRR-SMPS

|  |  |
|--|--|
|  CIV              |  SMPS   |
|  CIV + PRR + SMPS |  CIV pas encore ratifiée                      |
|  CIV + PRR        |  Suspension de la qualité de membre de l'OTIF |
|  CIV + SMPS       |  |

## Rapport à paraître sur les droits des voyageurs ferroviaires

La Commission européenne est en train de préparer le rapport sur la mise en œuvre du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) qu'elle doit livrer au Parlement européen et au Conseil avant le 3 décembre 2012, conformément à l'article 36 PRR. Elle a mandaté *Steer Davies Gleave*, un bureau de consultants spécialisé dans le transport, afin de faire une première analyse de la situation dans 17 Etats membres de l'UE, à savoir en Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Suède.

Les consultants ont distribué, dès la fin janvier, des questionnaires aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires de gare et d'infrastructure, aux autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR, aux associations nationales de voyageurs ainsi qu'aux associations européennes représentant ces différents acteurs. Les questions portent essentiellement sur l'information donnée aux voyageurs, les mesures mises en place pour gérer les situations perturbées, le suivi de la qualité, l'assistance offerte aux personnes à mobilité réduite, ainsi que le traitement des réclamations. Un premier rapport devrait être envoyé à la Commission européenne en juin 2012.

Le CIT, de concert avec la CER et l'UIC, ne recommande pour l'instant aucune modification au PRR. Certes, le PRR

contient plusieurs articles mal formulés ou mal articulés avec les Règles uniformes CIV en annexe I. Ces lacunes ont d'ailleurs déjà donné lieu à des procédures en justice au plus haut niveau européen (à savoir les affaires *Westbahn*, C-136/11, et *ÖBB*, C-509/11, commentées dans les CIT-Info 3 et 6/2011). Toutefois le CIT est d'avis qu'un dialogue entre les différents acteurs du transport ferroviaire sera bien plus efficace que le recours systématique à la justice pour résoudre les problèmes. C'est dans cette optique que le CIT et la CER organisent un workshop le 10 mai 2012 avec les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR, qui est ouvert à tout public (voir ci-dessous p. 14).

Enfin, il faut souligner que le droit privé relatif au contrat de transport est un domaine juridique bien particulier : il est voué à s'appliquer à des millions de relations contractuelles chaque jour. Dès lors, il doit être suffisamment clair et stable. La sécurité juridique, essentielle pour toutes les parties, ne doit pas être amoindrie par des interprétations saugrenues ou des révisions à la chaîne. Le droit privé a vocation à s'appliquer de façon générale et abstraite, en laissant une certaine marge de manœuvre pour régler tous les cas qui peuvent surgir en pratique. La sur-réglementation finit toujours par nuire au marché et donc à l'utilisateur final.

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

## Trafic marchandises

### Journées bernoises – Marchandises

La partie des Journées bernoises 2012 consacrée au transport des marchandises a permis de faire le point sur les principaux travaux en cours du CIT dans ce domaine et de passer en revue les évolutions dans le cadre du droit international du transport des marchandises.

#### Une nouvelle Convention pour le transport maritime

Le 11 décembre 2008, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le projet de « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ». Ce traité a été ouvert à la signature à Rotterdam le 23 septembre 2009 et il est connu depuis sous le nom de « Règles de Rotterdam ». A ce jour, la Convention a été signée par 24 Etats et ratifiée par un Etat. Elle entrera en vigueur une année après le dépôt du 20<sup>ème</sup> instrument de ratification.

Les Règles de Rotterdam tiennent compte des évolutions technologiques et commerciales intervenues dans le transport maritime, telles que la conteneurisation et l'échange électronique des informations relatives aux transports. Une grande nouveauté réside toutefois dans leur champ d'application, qui n'est pas limité aux seuls transports maritimes mais s'étend – comme l'indique le titre de la Convention – aux transports internationaux de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer. Ces nouvelles règles intéresseront donc aussi les entreprises ferroviaires qui effectuent des transports précédant ou suivant des transports internationaux par mer. Dans ce nouveau

contexte, elles pourront intervenir en qualité de transporteur (principal) ou d'auxiliaire du transporteur maritime. Dans ce dernier cas, leur responsabilité restera régie par le droit ferroviaire.

#### De l'obligation de transporter au marché libéralisé du transport international ferroviaire

Les Journées bernoises ont été l'occasion de passer en revue les différents modèles juridiques d'exécution des transports internationaux ferroviaires tels qu'ils découlent



De gauche à droite : Henri Trolliet, CIT ; Ulrich Polanetzki, Rechtsanwälte Polanetzki & Bill ; Christian Heidersdorf, Président de la Commission CIM ; Erik Evtimov, CIT ; Gertjan van der Ziel, Erasmus University Rotterdam ; Jacques Dirand, CER ; Gustav Kafka, OTIF.

des Règles uniformes CIM (transporteur unique, transporteur subséquent, transporteur substitué et recours à des auxiliaires) ainsi que les modèles de conditions générales de coopération développés au sein du CIT (co-traitance, sous-traitance, traction, location et prestations de services).

Les modèles classiques de coopération basés sur les conditions générales de coopération du CIT sont désormais bien connus et maîtrisés. De nouveaux besoins, impliquant de nouveaux acteurs et se traduisant par de nouveaux modèles économiques voient le jour. Ils présentent l'avantage d'offrir un plus large choix de partenaires et de solutions pour le client et les professionnels du transport et de la logistique. Si ces nouveaux besoins ne doivent pas forcément conduire à de nouveaux modèles juridiques, il apparaît toutefois qu'ils nécessiteront quelques retouches aux conditions générales de coopération du CIT.

### Vers de nouvelles dispositions relatives à la lettre de voiture électronique dans les Règles uniformes CIM ?

Les Règles uniformes CIM ont été la première Convention relative au droit international du transport à contenir une base juridique permettant d'établir les documents de transport sous forme électronique. Les Règles uniformes CIM 1980 permettaient à cette fin de déroger aux dites règles par le biais d'accords, de dispositions complémentaires ou de clauses tarifaires. Les Règles uniformes CIM 1999 prévoient que les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel. Les entreprises ferroviaires ont mis à profit ces bases juridiques pour procéder à de premières réalisations en matière d'échange électronique des données de la lettre de voiture, les dernières en date dans le cadre du projet e-RailFreight.

Il se révèle toutefois que la transposition du principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier se révèle complexe et onéreux. Il convient donc de se demander s'il ne pourrait pas être avantageusement remplacé par des dispositions matérielles relatives à la lettre de voiture électronique dans les Règles uniformes CIM. A cette fin, de premiers travaux ont été entamés en étroite collaboration avec l'OTIF. Ils visent notamment à donner la priorité à la lettre de voiture et aux documents d'accompagnement électroniques, les documents papier devenant l'exception.

### Du rêve à la réalité

Ce qui n'était au départ qu'un rêve est devenu réalité : plus de la moitié des transports effectués en trafic CIM/SMGS sont accompagnés de la nouvelle lettre de voiture uniforme CIM/SMGS introduite en 2006. Ce document permet de réaliser des gains de temps dans l'acheminement des envois et des économies de coûts, tout en renforçant la sécurité juridique des parties au contrat de transport.

Le projet commun CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » a franchi une étape supplémentaire avec l'élaboration de conditions particulières de responsabilité



(CP CIM/SMGS). Elles ont été approuvées récemment au niveau du CIT. Au terme de la procédure de leur approbation au niveau de l'OSJD, elles seront introduites comme nouvelle annexe 10 dans le Guide lettre de voiture CIM/SMGS. Elles pourront s'appliquer sur une base volontaire et permettront au client de bénéficier de conditions uniformes de responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise.

Il n'en demeure pas moins que les transports en trafic CIM/SMGS continueront de faire l'objet de deux contrats de transport distincts, raison pour laquelle le CIT et l'OSJD entendent épuiser toutes les possibilités qui existent au niveau contractuel pour simplifier ces transports. Ils envisagent de travailler concrètement à l'élaboration de nouvelles conditions générales de transport (CGT EurAsia), qui permettraient de réaliser ces transports sous l'égide d'un seul contrat de transport.

### Mais encore ?

La complexité de la relation triangulaire entreprise ferroviaire – gestionnaire de l'infrastructure – détenteur du wagon a été mise en évidence à l'aide d'exemples d'application des dispositions du droit international et du droit national correspondant (intervenants concernés, droit applicable, différences existant entre les diverses dispositions, etc.). Même si les dispositions de nature contractuelle créées par le secteur, à l'exemple des *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* et du *Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)*, permettent de surmonter une partie des difficultés, il y aura lieu de réexaminer peut-être certains points dans les différents Appendices à la COTIF.

Enfin, les conséquences du point de vue politique et économique du Règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ont été présentées. Les participants ont également été informés sur les prochaines étapes en prévision de la mise en œuvre du Règlement.

Michel.Libis(at)cit-rail.org  
Original: FR

## 15<sup>ème</sup> réunion de la Commission CIM du CIT : Projets et nouveautés adoptées

La Commission CIM du CIT s'est réunie le 27 mars 2012 au siège du CIT à Berne, pour la dernière fois sous la présidence de Christian Heidersdorf (DB/DVA). 26 entreprises membres du CIT sont membres de cet organe de décision le plus important du CIT dans le domaine du transport des marchandises ; récemment, GYSEV Cargo a également demandé à devenir membre permanent de la Commission CIM.

En outre, sept organisations font partie de la Commission CIM, à savoir l'OTIF, l'OSJD, la CER, l'UIC, le VDV, l'IVT et depuis peu le CCTT (Conseil de coordination des transports transsibériens, dont le siège est à St-Gall).

### La Commission CIM a pris les importantes décisions ci-après lors de sa 15<sup>ème</sup> réunion :

- CIM – La lettre de voiture électronique et l'informatisation des documents de transport – Ces travaux ont pour but de remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle contenu dans les RU CIM par des dispositions matérielles concernant la lettre de voiture électronique CIM et, dans la mesure du possible, également les documents d'accompagnement électroniques (**nouvel** article 7a CIM). Ces dispositions matérielles des RU CIM seront transposées dans les produits du CIT relatifs au transport des marchandises. Une priorité sera accordée aux produits couvrant la relation externe avec le client (en particulier le GLV-CIM).
- L'interopérabilité juridique CIM/SMGS, en particulier l'adoption des Conditions particulières de responsabilité (CP CIM/SMGS) – La Commission a adopté à l'unanimité la nouvelle annexe 10 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS) et les autres modifications du guide en relation avec cette nouvelle annexe. Le Secrétariat général a été chargé de tout mettre en œuvre, en collaboration étroite avec le Comité de l'OSJD, afin que ces dispositions très importantes pour les entreprises ferroviaires et leur clientèle puissent être mises en vigueur dans le courant de l'année 2013.
- Multimodalité (en particulier la création de CGT « trafic fer – mer) – Le Secrétariat général du CIT préparera un projet de nouvelles CGT « trafic fer – mer » à l'intention du Groupe d'experts « Multimodalité », sur la base des CG « co-traitance » et en tenant compte de l'avis du Groupe de travail CIM. Les aspects douaniers devront aussi être pris en considération lors de l'élaboration des CGT « trafic fer – mer ».



De gauche à droite : Jean-Marie Sié, Vice-président ; Cesare Brand, Secrétaire général du CIT ; Christian Heidersdorf, Président ; Erik Evtimov, Suppléant du Secrétaire général du CIT ; Michel Libis et Nathalie Greinus, Experts Marchandises CIT.

- Check-list « Accords traitement des réclamations » du CIT – En principe, le traitement de la lettre de voiture est réglé dans le GTM-CIT en cas de transbordement dû à une irrégularité au wagon ou au chargement ou dans le GLV-CIM/SMGS et le GR CIM/SMGS pour les transbordements dus à un changement d'écartement à l'interface CIM/SMGS. La Commission a décidé de compléter les produits du CIT afin de régler les cas de transbordements dus à un changement d'écartement aux frontières FR/ES ou FI/SE ainsi qu'aux interfaces voie normale – voie étroite. Les cas des transbordements dus à un changement de mode de transport seront encore examinés au sein du Groupe d'experts « Multimodalité ». L'examen de l'opportunité d'étendre le champ d'application de la check-list « Accords traitement des réclamations » à d'autres intervenants que le transporteur et son client, par exemple au gestionnaire de l'infrastructure ou au détenteur du wagon, sera poursuivi en 2013.
- Nouveau modèle de la lettre de voiture CIM transport combiné / de la lettre wagon CUV transport combiné – Selon les membres du Groupe de travail CIM, du Groupe Transport combiné de l'UIC et l'UIRR, la lettre de voiture transport combiné doit être maintenue ; il est toutefois possible de renoncer à certaines cases et aux feuillets supplémentaires. C'est pourquoi la Commission CIM a approuvé la proposition du Groupe de travail CIM d'intégrer le projet de la nouvelle lettre de voiture CIM transport combiné comme annexe dans le Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM) et de supprimer le Guide lettre de voiture transport combiné (GLV-TC). Ces propositions de modifications ont également été approuvées au préalable par le Groupe Transport combiné et le Groupe d'étude Utilisateurs wagons de l'UIC, l'UIRR, l'Interunit et la DG TAXUD de la Commission Européenne.

### La Commission CIM a également été informée sur les autres travaux planifiés durant l'année en cours.

Les travaux ci-après sont inscrits à l'ordre du jour des prochaines réunions du Groupe de travail CIM les 13/14 juin et 17/18 octobre 2012 :

#### Questions juridiques :

- CG coopération et accords de coopération entre EF ;
- Modèles d'exécution des transports ;
- Contrat-type de sous-traitance ;
- Révision de la COTIF/CIM ;
- Prévention de la corruption par une clause de compliance.

#### Questions opérationnelles :

- Mise au point de certaines dispositions de nature douanière dans les produits marchandises du CIT ;
- Conservation des informations relatives au transport de marchandises dangereuses ;
- GLW-CUV – conditions d'acheminement des wagons vides accompagnés d'une lettre wagon CUV.

### Enfin, la Commission CIM a été informée sur l'agenda des travaux de la Commission européenne dans le domaine du fret.

Dans la seconde partie de la réunion, Monsieur Frank Jost (DG MOVE) a fait un exposé sur le thème du « Développement du droit européen du transport ». Il a informé à cette

occasion les participants sur les principaux projets de la Commission dans le domaine du transport international des marchandises, en particulier dans le cadre du Recast, du 4<sup>ème</sup> Paquet ferroviaire et des corridors ferroviaires de fret.

Il est résulté de la discussion que la Commission européenne n'a pas l'intention de légiférer dans le domaine du contrat de transport international ferroviaire des marchandises. Dans ce domaine, elle se concentrera essentiellement sur la transposition dans le cadre de la COTIF des mesures envisagées en matière de facilitation des trans-

ports internationaux ferroviaires de marchandises en Europe et au-delà. Ce fait est réjouissant dans l'intérêt de l'uniformité et de la cohérence du droit du transport, l'interopérabilité juridique ne s'arrêtant pas aux frontières extérieures de l'UE. Le secteur salue donc cette manière d'agir de la Commission.

La prochaine réunion de la Commission CIM du CIT aura lieu le 26 mars 2013 au siège du CIT à Berne.

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

## Lettre de voiture CIM/SMGS : la Chine accélère le pas

Le 8 septembre 2011 a été qualifié de date historique dans les colonnes du CIT-Info 5/2011 : la République populaire de Chine a annoncé lors de la XXXIX<sup>ème</sup> Conférence des ministres de l'OSJD son intention d'ouvrir son réseau ferroviaire à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Moins de six mois plus tard, lors de l'ouverture du séminaire organisé conjointement par le Ministère des chemins de fer de la République populaire de Chine et l'OSJD le 21 février 2012 à Pékin, Monsieur Chen Juemin, Directeur des relations extérieures au sein du Ministère, a déclaré notamment que son pays serait prêt à utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS sur des relations pilotes en 2012.

Plus de 120 personnes, provenant notamment des milieux étatiques, ferroviaires et de la clientèle de la plupart des Etats membres de l'OSJD, ont participé à ce séminaire consacré à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans le trafic ferroviaire eurasiatique des marchandises. Les nombreux représentants du Ministère des chemins de fer de la République populaire de Chine et des Chemins de fer chinois ont pu vérifier à cette occasion les avantages importants offerts par la lettre de voiture CIM/SMGS, le Guide relatif à son utilisation et les dispositions uniformes en matière de traitement des réclamations, en termes quantitatifs (gains de temps et réduction des coûts) et qualitatifs (sécurité juridique accrue pour les clients et les transporteurs). Ils entendent mettre à profit ces avantages, qui contribueront à développer notamment le trafic des conteneurs entre la Chine et l'Europe. Ceci vaut tout particulièrement pour le nouveau centre économique important créé dans la province du Xinjiang près de la frontière avec le Kazakhstan.

Trois relations de trafics seront ouvertes en priorité à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, à savoir :



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

Dans une déclaration adoptée au terme du séminaire, les participants ont souligné la nécessité et leur volonté d'utiliser et de développer les instruments élaborés dans le cadre du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Le CIT se réjouit de cette heureuse évolution et continuera donc de contribuer à la promotion des transports eurasiatiques en poursuivant résolument ses activités afin de réduire les obstacles inhérents au droit du transport.

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

## Le CIT rend visite au Secrétariat de la FIATA à l'occasion des réunions 2012 au siège de l'organisation



Lors des récentes réunions annuelles au siège de la FIATA, le Suppléant du Secrétaire général du CIT a été invité comme orateur par le « Multimodal Transport Institute ». A cette occasion, plusieurs thèmes d'intérêt commun ont été abordés, en particulier dans le but de renforcer la connaissance des produits du CIT relatifs au transport international ferroviaire des marchandises.

Comme organisation faitière mondiale des transitaires, la FIATA est particulièrement intéressée à la possibilité de réaliser des transports eurasiatiques au moyen de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et à l'extension de l'utilisa-

tion de cette dernière au trafic fer – mer. Le Secrétariat général du CIT entamera des démarches concrètes en vue d'un transfert durable de l'information, tel qu'il est également prévu dans le programme de travail 2012 du CIT, l'objectif étant de développer le plus rapidement possible des modules de formation relatifs à la relation externe avec les clients des entreprises ferroviaires (en particulier en ce qui concerne l'utilisation de la lettre de voiture CIM et de la lettre de voiture CIM/SMGS). Ces modules pourront être utilisés avec succès dans les séminaires de formation nationaux et internationaux de la FIATA destinés aux transitaires.

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

## Utilisation de l'infrastructure

### Journées bernoises – Infrastructure



Lucio Lanucara  
Trenitalia S.p.A., Legal Department  
Deputy Director EU and International Affairs  
Président de la Commission CUI

#### Discussion portant sur l'utilisation de l'infrastructure lors des Journées bernoises 2012

L'accès à l'infrastructure fut l'un des principaux thèmes abordés lors des Journées bernoises 2012. Ces dernières années, l'accès à l'infrastructure a grandement préoccupé les services juridiques ferroviaires. Les réserves formulées à l'encontre des RU CUI par les Etats membres de l'UE sous la pression de la Commission européenne et l'application du Règlement (CE) N° 1371/2007 (PRR) ont donné lieu à de multiples malentendus. Le fait que le PRR impute aux entreprises ferroviaires la responsabilité des retards causés par les gestionnaires d'infrastructure sans leur accorder de droit de recours exprès n'a en rien arrangé la situation.

#### Bases légales en droit public et droit privé

La partie consacrée à l'infrastructure lors des Journées bernoises a débuté par une présentation du cadre réglementaire. Thomas Leimgruber (ex-Secrétaire général du CIT) a expliqué le mode de réglementation de l'accès à l'infrastructure sur le plan international, tant en droit public que privé. Comme il l'a souligné, la directive 2001/14/CE (actuellement en révision dans le cadre du « Recast » du Premier Paquet ferroviaire) fait office de base juridique en droit public. En droit privé, les Règles uniformes CUI constituent la pièce maîtresse de la législation. D'autres appendices à la COTIF qualifient les gestionnaires d'infrastructure de « *personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport* », imputant dès lors aux transporteurs la responsabilité des erreurs commises par les gestionnaires d'infrastructure. Les Règles uniformes CUI ont été révisées en 2010 à la demande de la Commission européenne, laquelle les jugeait incompatibles avec la législation européenne. Pendant les travaux de révision des Règles uniformes CUI, la Commission européenne a demandé aux Etats membres de l'UE de suspendre leur application et d'émettre de *facto* des réserves à leur encontre en vertu de la COTIF. Ces réserves sont actuellement en train d'être levées.

#### European GTC of use of railway infrastructure

Thomas Leimgruber a également présenté les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure* (EGTC), approuvées après plusieurs années de travaux menés conjointement par le CIT, RNE, la CER, l'EIM et l'UIC, sous le regard attentif de la Commission européenne. Les EGTC offrent désormais un outil fondamental permettant de traiter uniformément les cas qui n'entrent pas dans le champ d'application des Règles uniformes CUI (parce qu'une réserve n'a pas été levée ou que la COTIF

1999 n'a pas été ratifiée). Les EGTC permettent également de standardiser des pratiques commerciales et de combler un certain nombre de lacunes dans le cadre législatif fourni par le droit privé.

Yvonne Dessoy (DB Netz) et Lucio Lanucara (Trenitalia) se sont pour leur part davantage plongés dans les détails, considérant les EGTC du point de vue des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Madame Dessoy a retracé les différentes étapes des négociations, soulignant la manière dont nombre de problèmes d'ordre opérationnel ont pu être résolus. Elle a rappelé à l'assistance que l'Assemblée générale de RNE a approuvé ce document, lui conférant ainsi le statut de recommandation en termes de « meilleures pratiques ». Lucio Lanucara s'est concentré sur les dispositions régissant la responsabilité, expliquant comment les parties sont parvenues à régler toutes les questions en souffrance par voie de compromis. Il a encore clarifié certains points fondamentaux, comme la différence entre la responsabilité pour faute en cas de retard et les pénalités infligées dans le cadre des régimes de performance.



Lucio Lanucara, Président de la Commission CUI, explique les EGTC.

#### Prochaines étapes

Bien que les EGTC ne revêtent qu'un caractère de recommandation, leur avenir semble garanti ; en effet, plusieurs gestionnaires d'infrastructure sont déjà en passe de les élever au rang de document de référence. Les associations ferroviaires réfléchissent également à l'opportunité de réviser et d'améliorer le texte, et le cas échéant, à quel moment. A l'instar de tout document rédigé collectivement, celui-ci est évidemment perfectible.

L.Lanucara(at)trenitalia.it  
Original: EN

## Etat des réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI

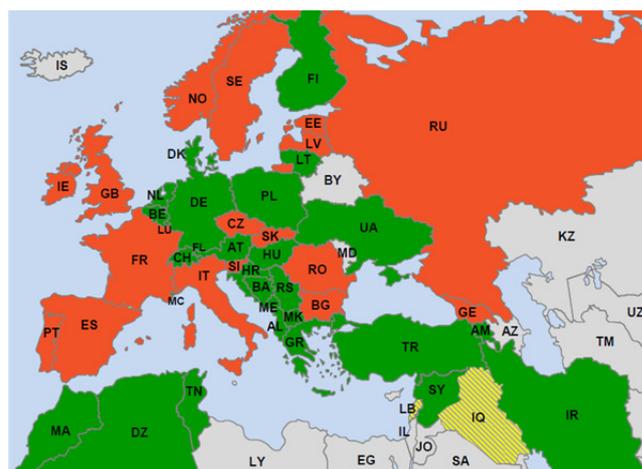
Suite à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF en juillet 2011, onze Etats membres de l'Union européenne ont levé leurs réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI, comme indiqué sur la carte ci-contre. Les derniers en date sont le Luxembourg, la Belgique et la Hongrie. La levée des réserves est d'effet immédiat (sauf si les Etats en disposent autrement) : les RU CUI sont donc aujourd'hui applicables, dans tous ces Etats, à tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure à des fins de transports internationaux de voyageurs ou de marchandises.

Il reste encore quatorze Etats membres de l'UE à convaincre de la nécessité de lever leur réserve dans les prochains mois. Les RU CUI sont en effet d'une importance majeure pour les transporteurs : elles règlent de façon claire et uniforme le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure lorsque celui-ci est à l'origine du dommage subi par le transporteur. Laisser ce recours être régi par le droit national est inapproprié dans un marché libéralisé. La plupart des Etats ne connaissent d'ailleurs pas de législation spécifique à cette relation contractuelle, dès lors soumise aux règles générales applicables au droit des contrats.

Le CIT met régulièrement à jour un aperçu du champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices sur son site internet :

<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>.

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



Champ d'application actuel de la CUI

- Champ d'application de la CUI
- Pas de champ d'application de la CUI
- Suspension de la qualité de membre de l'OTIF

## 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.**

### Accomplissement des formalités exigées par les douanes

*Qui est responsable de l'accomplissement des formalités exigées par les douanes pour les wagons ?*

Les Règles uniformes CIM ne règlent pas les relations avec les douanes, mais la relation juridique entre le client et le transporteur dans le cadre du contrat de transport. La seule disposition de nature douanière contenue dans les RU CIM concerne la lettre de voiture (voir art. 6 § 7 CIM). Cette disposition est à comprendre en relation avec la procédure simplifiée de transit ferroviaire, dans le cadre de laquelle l'EF est principal obligé vis-à-vis de la douane pour les marchandises acheminées dans le cadre de cette procédure.

L'EF en tant que principal obligé dans le cadre de la procédure simplifiée de transit ferroviaire est réglée au niveau de

l'Union européenne dans le code des douanes et s'applique au-delà par le biais de la Convention UE – AELE relative au transit commun. La procédure simplifiée de transit ferroviaire ne s'applique par conséquent aux wagons que s'ils sont remis au transport en tant que marchandise et non en tant que moyen de transport (voir article 24 CIM).

Les wagons soumis au Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) ne sont pas acheminés comme marchandises et ne sont donc pas soumis à une procédure de transit. Ils sont acheminés comme moyens de transport et peuvent, dans certains cas, être soumis à une procédure d'importation temporaire. La révision en cours du CUU vise à clarifier la question de savoir si le détenteur est responsable vis-à-vis des douanes pour les formalités à accomplir en rapport avec le wagon.

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

## Pro domo

### Nouveaux membres au CIT



#### Regiotrans

Regiotrans est une entreprise ferroviaire privée roumaine ; elle a son siège à Brasov et s'est spécialisée dans le transport public ferroviaire. Elle a été créée en 2004 par son patron actuel, M. Costel Cormana. Actuellement, de nombreuses lignes ferroviaires à l'ouest et au centre de la Roumanie sont desservies par des trains de la société Regiotrans. En 2008, Regiotrans a transporté 2.73 millions de voyageurs.



#### AB DFDS Seaways

AB DFDS Seaways est une compagnie maritime lituanienne établie à Klaipeda. Sa succursale allemande est la DFDS Seaways Baltic GmbH, dont le siège principal est à Copenhague. En tout, trois ferry-boats mixtes pour le transport des voyageurs et des marchandises (ferry-boats ro-pax) relient pour la compagnie maritime l'Allemagne et les pays baltes et deux autres relient la Suède et les pays baltes.

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

### Mutations au sein du Secrétariat général

Nathalie Greinus a quitté l'équipe du CIT fin mars 2012 pour occuper un nouveau poste. Cette vacance au sein du domaine marchandises sera comblée temporairement par Henri Trolliet, qui sera à disposition du CIT à mi-temps comme consultant / expert marchandises à partir du 1<sup>er</sup> mai 2012. Cette solution constitue véritablement une chance pour le CIT, Henri Trolliet ayant œuvré activement pour notre association ces dernières années comme expert marchandises et Suppléant du Secrétaire général, avec toute son expertise et son expérience. Le poste de Madame Greinus sera repourvu probablement dans le courant de l'année prochaine.



Myriam Enzfelder

Le domaine voyageurs sera complété par Madame Myriam Enzfelder (60 %) dès le 1<sup>er</sup> mai 2012 en raison du congé maternité d'Isabelle Oberson et de la réduction de son taux d'occupation de 100 % à 80 % à sa reprise le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et de la réduction du taux d'occupation de Thomas Gyger de 100 % à 80 %. Madame Enzfelder est juriste et a pu acquérir des connaissances approfondies dans le domaine ferroviaire au niveau opérationnel et stratégique ces onze dernières

années dans le cadre de ses différentes fonctions au sein des CFF ; grâce à son activité dans les corridors internationaux de fret, elle dispose en outre d'un bon réseau de relations au niveau international. Madame Enzfelder a la nationalité suisse et espagnole. Nous souhaitons à Madame Enzfelder la plus cordiale bienvenue au sein du Secrétariat général du CIT et lui souhaitons plein succès et beaucoup de satisfaction dans sa nouvelle activité.

Le Secrétariat général du CIT sera à nouveau renforcé à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2012 à 50 % par Tetyana Payosova dans les domaines de l'interopérabilité juridique CIM/SMGS et CIV/SMPS ainsi que dans celui de la langue russe. Madame Payosova est juriste et a la nationalité ukrainienne. Vous trouvez de plus amples informations concernant Madame Payosova dans le CIT-Info 6/2010.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013, Madame Kühni réduira son taux d'occupation de 80 % à 50 % en prévision de son départ à la retraite à la mi-2014.

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

## Workshop on Rail Passengers' Rights

An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies  
**Brussels, 10 May 2012**



Le CIT et la CER organisent le 10 mai un Workshop sur les droits des voyageurs ferroviaires qui permettra aux représentants des entreprises ferroviaires de rencontrer et d'échanger avec les représentants des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (les « NEB »). Ce Workshop aura lieu à Bruxelles et est ouvert à tous.

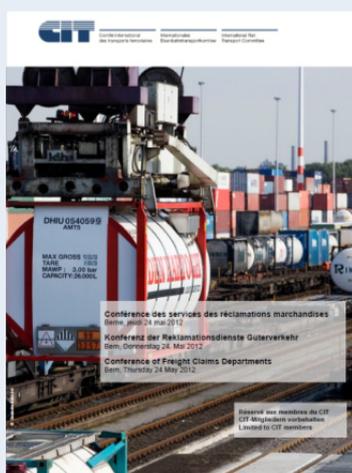
De plus amples informations sur le workshop peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Tél. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer et fiche d'inscription sont disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Workshop\\_on\\_Rail\\_Passengers\\_Rights\\_2012-05-10.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf)

## Conférence des services des réclamations marchandises

**Berne, 24 mai 2012**



Cette conférence est destinée au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT. Des thèmes d'actualité, comme le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, l'optimisation de la collaboration entre les conseillers à la sécurité et les services des réclamations, ainsi que la coopération avec d'autres modes de transport, en particulier les transporteurs routiers, seront au centre des discussions. Les participants pourront analyser au sein de petits groupes des problèmes d'intérêt général qui se présentent dans la pratique. Ils pourront également avoir des entretiens avec leurs collègues d'autres entreprises membres du CIT afin de développer leur collaboration ou de régler des cas concrets.

Lors de cette édition 2012 de la Conférence, il s'agira également d'identifier les besoins des services des réclamations en prévision d'une prochaine révision de la COTIF.

De plus amples informations sur le workshop peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Tél. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer et fiche d'inscription sont disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Conference-Freight-Claims-Dept\\_2012-05-24.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference-Freight-Claims-Dept_2012-05-24.pdf)

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

## Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Odessa, 1<sup>er</sup> juin 2012



La mondialisation croissante des services de transport, en vue de relier les installations de production et de consommation en Europe et en Asie, représente un potentiel économique considérable pour tous les prestataires de services de transport concernés. Avec son Livre blanc de mars 2011, la Commission européenne a clairement indiqué qu'un cadre approprié peut faciliter grandement les conditions de transport. Des relations de trafics efficaces doivent ainsi pouvoir être garanties pour tous les modes de transport dans l'espace eurasiatique.

Le séminaire organisé par le CIT le 1<sup>er</sup> juin 2012 à Odessa, en collaboration avec l'OTIF et l'OSJD et avec le soutien du transitaire ukrainien « Plaske », est intitulé « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires ».

Les thèmes ci-après seront examinés avec des experts réputés :

- l'importance du trafic fer – mer pour les entreprises ferroviaires,
- les conséquences des Règles de Rotterdam pour les transporteurs ferroviaires,
- les règles de la COTIF/CIM relatives au trafic fer-mer,
- les règles du SMGS relatives au trafic fer-mer,
- le transport des marchandises dangereuses en trafic fer-mer,
- l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et d'autres documents du CIT en trafic fer-mer.

Ce séminaire CIT/OTIF/OSJD offre une occasion exceptionnelle de s'informer sur les résultats des travaux les plus récents dans le domaine très vaste de la multimodalité, étant entendu que l'accent sera mis sur le trafic fer-mer dans la Mer Noire. Il est destiné aux représentants des entreprises ferroviaires, des transporteurs maritimes et de la clientèle qui s'occupent du développement des transports ferroviaires globaux de marchandises dans le cadre du trafic multimodal fer-mer.

De plus amples informations sur le workshop peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Tél. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer et fiche d'inscription sont disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Multimodale%20Befoerungen\\_Odessa\\_2012-06-01\\_.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Multimodale%20Befoerungen_Odessa_2012-06-01_.pdf)

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

### Calendrier CIT

| Date       | Réunion   | Lieu      |
|------------|---|-----------|
| 26 avril   | Réunion CIT/UIC   | Paris     |
| 2/3 mai    | Groupe de travail CIV   | Berne     |
| 9 mai      | Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »   | Berne     |
| 10 mai     | CIT/CER Workshop on Rail Passengers' Rights   | Bruxelles |
| 15 mai     | Meeting EurAsia   | Berne     |
| 15 mai     | Séance ad hoc du Groupe d'experts GLW-CUV   | Berne     |
| 24 mai     | Conférence des services des réclamations marchandises   | Berne     |
| 1 juin     | CIT/OTIF/OSShD-Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“ | Odessa    |
| 13/14 juin | Groupe de travail CIM   | Berne     |
| 26/27 juin | Groupe d'experts CIM/SMGS   | Berne     |
| 26/27 juin | 4 <sup>ème</sup> réunion du Groupe ad hoc Guide CIV   | Berne     |
| 28 juin    | Commission CIV  | Berne     |

## Événements avec la participation du CIT

| Date        | Événement  |                 | Lieu            | Responsabilité   |
|-------------|--|-----------------|-----------------|------------------|
| 25 avril    | Commercial & Distribution Forum  | UIC             | Paris           | Cesare Brand     |
| 3 mai       | Assemblée générale   | CER             | Paris           | Cesare Brand     |
| 10/11 mai   | South East Europe Railway Cooperation in the Spirit of European Integrations | ŽRS Anniversary | Banja Luka (BA) | Erik Evtimov     |
| 16 mai      | EPR Legal Working Group  | RNE/UIC         | Bruxelles       | Myriam Enzfelder |
| 22 mai      | SIAFI International First Session  | UIC             | Paris           | Cesare Brand     |
| 29/30 mai   | Commission de la facilitation ferroviaire                                    | OTIF            | Berne           | Erik Evtimov     |
| 31 mai      | Single window and electronic transport documentation                         | UNECE           | Odessa          | Erik Evtimov     |
| 5 juin      | Groupe d'étude « Utilisation des wagons »                                    | UIC             | Paris           | Erik Evtimov     |
| 11 juin     | Freight Focus Group (FFG)  | CER             | Paris           | Erik Evtimov     |
| 11 juin     | Groupe de pilotage Forum Fret  | UIC             | Paris           | Erik Evtimov     |
| 12 juin     | Forum Fret   | UIC             | Paris           | Erik Evtimov     |
| 11/12 juin  | Ticketing Action Group (TAG)   | UIC             | Paris           | Thomas Gyger     |
| 12/13 juin  | Team Message TM  | UIC             | Paris           | Thomas Gyger     |
| 13/14 juin  | TAP Maintenance and Development (TAP-MD)                                     | UIC             | Paris           | Thomas Gyger     |
| 13/14 juin  | High-Level Passenger Meeting   | CER             | Helsinki        | Cesare Brand     |
| 21 juin     | CER Assistant Meeting  | CER             | Budapest        | Erik Evtimov     |
| 22 juin     | Passenger Working Group  | CER             | Bruxelles       | Myriam Enzfelder |
| 27 juin     | eRailFreight Project manager meeting   | UIC             | Paris           | Henri Trolliet   |
| 2/3 juillet | Groupe d'experts EurAsia   | UNECE           | Genève          | Erik Evtimov     |
| 3/4 juillet | East-West Tariff Steering Committee  | UIC             | Budapest        | Myriam Enzfelder |

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](http://www.cit-rail.org)