CIT INFO

3/2012

2012-07-17

Comité international
des transports ferroviaires

Editorial

L'adaptation des produits à l'ouverture du marché en trafic voyageurs constitue un défi majeur pour le CIT ces prochains mois

Le marché des transports internationaux de voyageurs s'est ouvert en 2010 au sein de l'UE. De premières expériences ont déjà pu être faites avec la libéralisation. Le processus d'adaptation des entreprises ferroviaires aux nouvelles conditions-cadre est en cours.

La Commission CIV a examiné le 28 juin 2012 les conséquences de cette ouverture du marché sur les produits du CIT

La plupart des produits du CIT en trafic voyageurs sont conçus pour les trafics de coopération des entreprises ferroviaires. Dès lors que la plus grande partie des trafics internationaux est effectuée actuellement encore selon le modèle actuel de la coopération, ces produits conservent toute leur importance et doivent être adaptés régulièrement aux nouveaux besoins.

Avec les dispositions relatives au modèle du transporteur substitué et la révision de l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV), en vigueur depuis le début de l'année, un premier pas a été franchi en vue de l'adaptation des produits du CIT du trafic voyageurs à la libéralisation.

J'observe avec une certaine inquiétude l'évolution de la réglementation dans le domaine du transport des voyageurs au niveau de l'UE. D'une part, la Commission de l'UE poursuit de manière conséquente l'objectif de la libéralisation dans le cadre du 4ème paquet ferroviaire, qui doit être présenté cette année encore, également en ce qui concerne les transports nationaux de voyageurs. Mais dès que l'interface avec le client est concernée par la réglementation, cette dernière requiert une coopération entre les entreprises ferroviaires. La question de savoir si la logique commerciale des entreprises ferroviaires est suffisamment prise en considération demeure ouverte. Pour ne donner que quelques exemples, je citerai à ce sujet l'information du client, le Through Ticketing et le Rerouting. Les entreprises ferroviaires sont considérées comme les « anciens » chemins de fer qui, selon l'idée du système et sans égard à la concurrence, doivent être contraintes de coopérer par la voie réglementaire.

Une part importante des travaux du CIT durant les prochains mois consistera à analyser soigneusement les nouvelles réglementations de l'UE en relation avec l'ouverture du marché (Recast, mise en œuvre de la STI TAP, STI PRM) et à les examiner du point de vue de leurs conséquences sur les produits du CIT, de manière à soumettre au besoin de nouvelles propositions aux membres du CIT, l'objectif étant d'offrir à ces derniers des solutions praticables, efficaces et à faibles coûts.

Avec mes meilleures salutations de Berne
Cesare Brand
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Recours préjudiciel devant la CJUE exercé par les chemins de fer autrichiens	2
Décisions de la Commission CIV	3
Le fond de garantie CIT 2012 est introduit	4
Dialogue avec les NEB	6
Développements en cours dans les droits des passagers aériens	6
Séminaire CIT/OTIF « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires » à Odessa	7
Le point sur les travaux du Groupe de travail CIM	8
Séminaire Wascosa à Lucerne sur la gestion des flottes de véhicules par les ECM	9
Infrastructure : Développements actuels	10
Droit et pratique	11
Pro domo	12

Pour de plus amples renseignements voir page 13 et sous :
http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference_Passenger_Claims_Dpts_2012-09-27.pdf

Recours préjudiciel devant la CJUE exercé par les chemins de fer autrichiens

Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT

Florence Costa
Chef de département à la Direction juridique groupe de la SNCF

Une question préjudicielle est actuellement pendante devant la CJUE, relative à l'application des règles d'indemnisation prévues par l'article 17 du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (ci-après PRR) en cas de retard consécutif à un événement présentant les caractéristiques de la force majeure.

Or, une décision défavorable de la Cour dans cette affaire pourrait avoir de graves conséquences pour toutes les entreprises ferroviaires européennes (EFE).

De quoi s'agit-il ?

Par une décision du 6 décembre 2010, l'autorité autrichienne chargée de l'application du PRR a invalidé les dispositions des conditions générales de transport des ÖBB qui excluent toute compensation aux voyageurs dans l'hypothèse d'un retard causé notamment par un cas de force majeure.

Les ÖBB ont fait appel de cette décision devant le juge administratif national compétent qui a posé, le 8 septembre 2011, deux questions préjudicielles à la CJUE, dont la suivante :

« *L'article 17 du Règlement (CE) N° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, doit-il être interprété en ce sens qu'une entreprise ferroviaire peut s'exonérer de son obligation de verser des indemnités sur le prix du billet en cas de force majeure, en appliquant de façon analogue les causes d'exonération prévues dans les Règlements (CE) N° 261/2004, (UE) N° 1177/2010 ou (UE) N° 181/2011, ou en recourant aux causes d'exonération contenues à l'article 32 paragraphe 2 des Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV, Annexe I au Règlement), également aux cas d'indemnisation sur le prix du billet ?* »

Quatre séries d'arguments militent en faveur de l'application des causes d'exonération prévues à l'article 32 § 2 des Règles Uniformes CIV (RU-CIV).

Le premier argument tient à l'articulation cohérente entre le PRR et les RU-CIV dont il résulte clairement que le Règlement européen est expressément basé sur la convention internationale.

Il convient en effet de relever que :

- le 6ème considérant du PRR énonce que le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires « *devrait reposer* » sur les Règles Uniformes de la CIV ;
- le 14ème considérant exprime le souhait du législateur que le système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard « *soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs* » ;
- le chapitre 4 du PRR relatif aux « Retards, correspondances manquées et annulations » est introduit par un article 15 qui renvoie expressément au titre IV – « Responsabilité du transporteur », chapitre 2 « Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire » de la CIV dont l'unique article, l'article 32 dispose en son paragraphe 2 que « *Le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :*
  - *a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que les transporteurs, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvaient pas éviter et aux conséquences desquelles elles ne pouvaient obvier ;*
  - *b) une faute du voyageur ;*
  - *c) le comportement d'un tiers que les transporteurs, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvaient pas éviter et aux conséquences duquel ils ne pouvaient pas obvier ; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers ; le droit de recours n'est pas affecté ».*

L'application combinée du PRR et des RU-CIV conduit donc nécessairement à admettre la possibilité pour les EFE de s'exonérer des obligations prévues à l'article 17 du PRR, en invoquant les motifs d'exonération énoncés à l'article 32 § 2 des RU-CIV.

Le deuxième argument tient au respect de l'égalité de traitement entre le mode ferroviaire et les autres modes de transport (aérien, maritime, routier)

Les EFE ne sauraient être privées de la possibilité d'invoquer la force majeure alors qu'elle est expressément admise au profit des transporteurs des autres modes de transport par les règlements européens qui leur sont applicables, et dont l'existence est reconnue par la CJUE elle-même.

En effet, la responsabilité des transporteurs autres que ferroviaires est expressément écartée en cas de circonstances extraordinaires ou de conditions météorologiques compromettant la sécurité du transport (Règlements CE181/2011, 261/2004, 1177/2010, cités par les ÖBB dans la question soumise à la CJUE).

Refuser aux transporteurs ferroviaires le droit de se prévaloir de circonstances de force majeure prévues au profit des transporteurs des autres modes caractériserait un traitement discriminatoire notoire au détriment du mode ferroviaire que l'Union européenne veut par ailleurs promouvoir, ce qui serait pour le moins paradoxal.

Le troisième argument tient à la juste application du principe de proportionnalité qui commande que le PRR ne puisse excéder ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de sauvegarde des droits des voyageurs.

Le système de responsabilité mis en place par l'article 32 de la CIV consistant à présumer la responsabilité du transporteur qui ne peut s'exonérer qu'en invoquant des causes libératoires limitativement énumérées, est le garant de la prise en compte prioritaire des droits des voyageurs et sert de manière efficace l'objectif de proportionnalité.

Cet objectif ne serait plus atteint dès lors que l'on instituerait, comme l'a fait l'autorité de contrôle autrichienne, une véritable garantie d'indemnisation au profit des voyageurs, quelles que soient les circonstances et raisons du retard.

Ajoutons que si les EFE étaient contraintes de fournir une telle garantie, elles seraient certainement conduites à en répercuter la charge financière sur le prix du billet, ce qui pénaliserait l'attractivité du mode ferroviaire et irait à l'encontre, là encore, du développement souhaité de ce mode.

Le quatrième argument tient à la nécessaire cohérence de la position des institutions européennes en matière d'indemnisation des voyageurs du fait de retard ou d'interruption de voyage, tous modes de transport confondus.

La Communication de la Commission européenne sur les droits des voyageurs dans tous les modes de transport, publiée le 19 décembre 2011, indique (point 7.2) que :

« *Les entreprises de transport aérien et de transport par voie d'eau n'ont pas d'obligation d'indemnisation lorsque l'interruption du voyage est dus à des circonstances extraordinaires. Cela vaut également pour les entreprises de transport par autobus/autocar lorsqu'elles ont effectivement proposé le choix entre le remboursement ou le réacheminement. Dans le transport ferroviaire, c'est le cas lorsque l'interruption est la conséquence de la faute d'un tiers ou du passager, ou qu'elle résulte de circonstances*

sans rapport avec l'exploitation ferroviaire, que le transporteur n'a pu éviter et dont il était impossible de prévenir les conséquences »

Selon cette Communication de la Commission européenne, l'obligation d'indemnisation des voyageurs, qui pèse normalement sur le transporteur en cas de retard ou d'interruption de voyage, disparait dès lors que ce retard ou cette interruption résulte de circonstances extérieures que le transporteur ne pouvait éviter, et ce quel que soit le mode de transport.

Adopter une position différente pour l'un des modes de transport serait un signal particulièrement négatif au regard de la volonté affichée d'une politique européenne commune en matière de droit des voyageurs dans les transports.

Ajoutons que cette position a été confirmée par la Commission dans les observations écrites qu'elle a soumises à la CJUE, où elle admet le principe de l'exonération des entreprises ferroviaires en considération des cas listés par l'article 32 § 2 des RU-CIV

Les quatre séries d'arguments qui précèdent militent incontestablement pour une reconnaissance de la force majeure au sens de l'article 32 § 2 des RU-CIV comme cause d'exonération des obligations de compensation prévues par l'article 17 du PRR en cas de situation perturbée (retard, annulation ou correspondance manquée).

Il faut espérer que la CJUE saura les entendre.

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

Trafic voyageurs

Décisions de la Commission CIV

Vingt-cinq entreprises étaient représentées, le 28 juin 2012, lors de la réunion de la Commission CIV à Berne, pour discuter des thèmes touchant au trafic international des voyageurs. Les points forts de la séance ont porté sur l'adoption du nouveau fond de garantie CIT 2012 (voir l'article ci-après p. 4) et sur la stratégie à suivre au vu de l'évolution du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) ainsi que du *Règlement UE 454/2011 du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen* (STI TAP).

Le point sur les deux affaires devant la CJUE liées au PRR

Le CIT fait régulièrement le point avec ses membres sur les deux affaires relatives aux droits des voyageurs ferroviaires pendantes devant la Cour de Justice de l'UE. Dans la première affaire *Westbahn*, l'Avocat général a récemment conclu que le PRR exige de donner aux voyageurs à bord des trains toutes les informations relatives aux principales correspondances, y compris les heures de départ normales, les retards éventuels ou les suppressions[1]. Partant, il a affirmé que le gestionnaire d'infrastructure est tenu de fournir de manière non discriminatoire aux EF les données en temps réel des trains d'autres EF, lorsque ces trains constituent les « principales correspondances » au sens de l'article 8 § 2 PRR. Le jugement de la Cour est attendu cet automne.

Dans la deuxième affaire *ÖBB* (voir l'article ci-avant p. 2), la Cour de Justice a reçu des observations de la part de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Suède et de la Commission

1 Conclusions de l'Avocat général Jääskinen présentées le 7 juin 2012 dans l'affaire C-136/11, *Westbahn Management GmbH vs ÖBB-Infrastruktur AG*.

européenne. Les plaidoiries orales auront lieu cet automne. Il faut donc encore compter quelque 6 à 8 mois avant le jugement.

Accent sur le dialogue et la résolution extrajudiciaire des litiges

La Commission CIV a entériné plusieurs mesures visant à assurer une bonne circulation de l'information sur les enjeux liés au PRR, au niveau des entreprises et des associations ferroviaires. Elle a également approuvé la poursuite du dialogue avec toutes les parties prenantes. Ce dialogue a été entamé en mai dernier avec les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR, comme indiqué dans l'article ci-après p. 6. Il sera poursuivi ces prochains mois, également lors des rencontres bisannuelles avec les associations de voyageurs, afin de veiller à une interprétation et une application du PRR aussi uniforme que possible dans toute l'UE.

La Commission CIV a décidé en outre de soutenir activement les procédures de règlement extrajudiciaire des litiges (*alternative dispute resolution* – ADR). Le Groupe de travail CIV a été chargé d'étudier les différents systèmes déjà en place dans les différents pays et d'émettre des recommandations sur les meilleures pratiques possibles. En parallèle, la CER, en coopération avec plusieurs associations de consommateurs, va soutenir activement l'ADR au niveau politique et contribuer utilement à la première lecture des deux propositions législatives dans ce domaine au sein de l'UE[2].

Maintien des règles de l'AIV jusqu'en 2013

La Commission CIV a décidé de maintenir les règles de l'AIV sur la répartition des indemnités en cas de retard (voir le CIT-Info 2/2011, p.7). Le Secrétariat général du CIT a été chargé de faire le point tous les trois mois sur la mise en œuvre de ces règles auprès de ses membres, jusqu'à la prochaine séance de la Commission en juin 2013. Il doit également contribuer aux travaux du Groupe TAP-MD de l'UIC visant à mettre en place une solution technique pour gérer plus facilement la répartition des indemnités, en coopération avec le Groupe UIC RCF1.

Ticketing et STI TAP

La Commission CIV a chargé le Secrétariat général du CIT de procéder à une analyse approfondie sur l'impact de la STI TAP sur les produits voyageurs du CIT. La STI contient désormais une part importante des normes sur l'émission des titres de transport internationaux. Or ces normes ne pourront, à l'avenir, être modifiées que dans le cadre d'un processus structuré dénommé le « *change control management* » (CCM) dans lequel le CIT n'est pas, pour l'instant, directement partie prenante. En outre, le développement de la STI nécessitera un effort redoublé pour assurer la cohérence entre les standards juridiques, fonctionnels et techniques qui existent aujourd'hui dans divers documents du CIT et de l'UIC.

Chris Querée (ATOC) présentant la STI TAP à la Commission CIV.

Comme la première phase de mise en œuvre touche à sa fin à la mi-juillet, en principe, le CIT pourra établir un premier bilan à la fin de l'été. Le Secrétariat général analysera également l'impact du Recast du premier Paquet ferroviaire sur les produits voyageurs du CIT. Il informera en conséquence le Comité le 20 septembre ainsi que le Groupe de travail CIV lors de sa prochaine réunion, le 28 septembre.

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

2 *Communication sur le règlement extrajudiciaire des litiges de consommation dans le marché unique* (COM/2011/791), contenant une proposition de directive sur l'ADR et une proposition de règlement sur l'ODR (*online dispute resolution*).

Le fond de garantie CIT 2012 est introduit

La Commission CIV adopte la nouvelle Fiche de travail M du Guide GTT-CIV

Lors de sa réunion du 28 juin 2012, la Commission CIV a décidé d'introduire la nouvelle **Fiche de travail M** du Guide GTT-CIV relative au **Fond de garantie CIT 2012 et aux formats de papier correspondants** le 1er juillet 2012 ; elle a ainsi adopté le concept du Fond de garantie 2012. La nouvelle fiche de travail définit les exigences fonctionnelles et techniques relatives à l'utilisation du fond de garantie 2012 d'une manière orientée sur la pratique et sur les besoins de nouveaux utilisateurs. Les dispositions techniques correspondantes relatives à l'**impression** sont contenues dans la **fiche UIC 918-2**.

Un fond de garantie pour tous les coupons

Grâce au fond de garantie de l'année 1996, le CIT met actuellement à la disposition de ses membres un papier de sécurité pour les coupons, standardisé au niveau international et reconnu dans toute l'Europe et au-delà. Quelques membres du CIT utilisent déjà ce fond de garantie également pour leurs titres de transport nationaux et régionaux. Aucun standard uniforme n'existe toutefois pour ces nombreux formats de titres de transport, le plus souvent réduits, qui sont utilisés pour la vente au moyen d'automates à billets. A l'heure actuelle, une distinction entre «l'international» et «le national» dans une Europe toujours plus intégrée, où les frontières nationales peuvent être franchies toujours plus facilement, est de moins en moins opportune. Pour le personnel de contrôle dans les trains, il n'est pas compréhensible que des billets munis du même fond de garantie du CIT dérogent énormément des standards, au point d'apparaître encore plus différents que les bonnes contrefaçons. Le personnel est inquiet, ne peut plus découvrir des contrefaçons de plus en plus sophistiquées et ne peut donc plus assurer son rôle de garant des recettes de transport.

Un standard de qualité uniformément élevé renforce la collaboration

Le fond de garantie 2012 permet de réduire la multiplicité des papiers pour les nombreux billets régionaux ou locaux, ce qui n'était pas possible jusqu'à aujourd'hui en raison de l'absence d'une solution internationale uniforme et avantageuse.

Afin d'offrir une solution répondant à ces besoins, le CIT a développé son fond de garantie avec beaucoup de soin, de concert avec le Ticketing Action Group de l'UIC. Le fond de garantie 2012 est basé sur un extrait du fond de garantie du billet RCT2. Les couleurs du nouveau fond de sécurité sont les mêmes que celles du fond de garantie de 1996 : bleu et orange daylight fluorescent à la lumière du jour.

Un format du papier plus petit réduit les coûts

La pression sur les coûts a pour conséquence une uniformisation technique des moyens de distribution aux guichets, dans les automates et les appareils du personnel des trains, moyens qui sont en même temps plus souples au regard d'une diversification de l'offre. Les billets internationaux, nationaux et régionaux doivent pouvoir être vendus à partir des mêmes appareils d'émission et imprimés à partir d'un seul et même rouleau de papier par appareil d'émission.

La solution consiste à définir un **format de base du papier** plus petit, utilisé conjointement avec le **fond de garantie CIT 2012** adapté en conséquence. Le standard défini à la **fiche de travail N** du GTT-CIV permet une émission souple des titres de transport les plus divers, en particulier des coupons papier émis électroniquement ; il est donc économiquement intéressant en vue d'une réduction des coûts de production et de distribution et d'augmenter dans le même temps la protection contre les contrefaçons.

En même temps, les frais d'approvisionnement peuvent être réduits. En limitant la confection des coupons à une ou deux techniques d'impression, les sortes de papier peuvent être réduites, ce qui permet de simplifier le contrôle des stocks et de nouveau de réduire les coûts.

Compatible avec les formats UIC de la fiche 918-2

Le fond de garantie 2012 peut être utilisé pour tous les documents standard définis dans la fiche UIC 918-2, ainsi que pour les coupons à destination fixe et les coupons émis manuellement. Les deux modèles *RCT2 classic* et *RCT2 compressed* seront autorisés à l'avenir dans la fiche UIC 918-2 remaniée pour une utilisation souple ; ils seront aménagés de manière à pouvoir être utilisés aussi pour le format de base triple et quadruple.

En cas d'impression à partir de rouleaux, les billets internationaux, nationaux et régionaux peuvent être émis dans n'importe quel ordre. En d'autres termes, grâce à ce concept, il est désormais possible d'émettre des billets avec différents formats de papier et différentes impressions à partir d'un seul rouleau de papier, ce qui n'était pas possible jusqu'à maintenant avec une telle flexibilité technique.

Le fond de garantie 2012 est compatible en outre avec le standard UIC envisagé pour le billet au format carte de crédit (*Rail Credit Card Sized Ticket* – RCCST), qui doit encore être approuvé, mais il peut être appliqué indépendamment de la question de savoir si ce nouveau standard UIC sera introduit ou non.

Le standard RCCST a été finalisé à la mi-juin 2012 par le Ticketing Action Group de l'UIC. Selon la planification actuelle au sein de l'UIC, il sera approuvé par le Groupe technique de l'UIC lors de sa réunion du 12 septembre 2012. La 6ème version de la fiche UIC 918-2 devrait être publiée en octobre ou novembre 2012. Ainsi, le nouveau standard pourrait être introduit et utilisé par les membres du CIT en même temps que le nouveau fond de garantie 2012 du CIT au prochain changement d'horaire, le 9 décembre 2012. D'après les informations actuellement disponibles au sein du TAG, deux entreprises (CFF et ZSSK) prévoient d'utiliser le RCCST, mais au plus tôt durant le 2ème semestre 2013. Deux membres ont émis une réserve (opting-out) à l'encontre du nouveau fond de garantie ou de certains formats ; ils ne reconnaîtront le nouveau fond de garantie que lorsque des précisions supplémentaires seront disponibles. La liste des membres, recensant les entreprises qui appliquent les documents du CIT à caractère contraignant, avec la possibilité de réserves ou de dénonciation, peut être téléchargée sur le site Internet du CIT.

Une migration planifiée au niveau des entreprises permet une optimisation du CCV

L'introduction du fond de sécurité 2012 est facultative dans un premier temps pour les membres du CIT. Le fond de garantie 2012 existe en parallèle au fond de garantie de l'année 1996 pour les coupons RCT2 (billets dits IATA). La Commission CIV ne décidera probablement qu'en 2013 si l'ancien fond de garantie 1996 doit être remplacé définitivement par le fond de garantie 2012 et pourra le cas échéant mieux apprécier les conditions de la transition sur la base des expériences faites par les premiers utilisateurs.

Cette procédure par étapes permettra aux utilisateurs actuels du fond de garantie CIT de planifier leur stratégie de migration sans rupture du système et d'optimiser le coût du cycle de vie (CCV) de leur infrastructure pour la billetterie. Elle leur permettra d'éviter des coûts supplémentaires de remplacement.

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

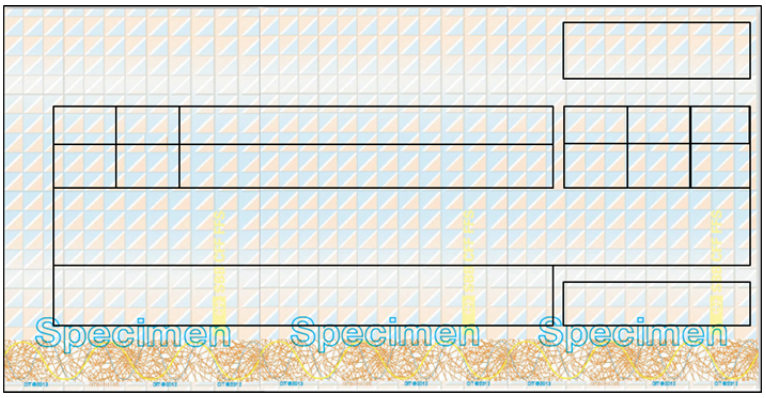


Illustration : coupon selon le RCT2 compressed Layout, au format de base triple, muni du fond de garantie 2012 (longueur = 3 x 54 mm = 162 mm)

Dialogue avec les autorités nationales chargées de l'application du PRR

Le CIT et la CER ont organisé le 10 mai à Bruxelles un workshop relatif à la mise en œuvre du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR). Plus de 80 experts des entreprises ferroviaires, des autorités nationales chargées de l'application du PRR (*national enforcement bodies* – NEB), des institutions européennes, des organisations des voyageurs et d'autres stakeholders ont participé à cet échange constructif.

Les discussions ont confirmé tant l'intérêt de tous les participants pour une mise en œuvre du PRR aussi transparente et uniforme que possible au niveau international que la nécessité de renforcer le dialogue entre les différents acteurs.

De gauche à droite : Isabelle Oberson, CIT; Jan Svensson, Président du Groupe de travail CIV du CIT ; Anne-Laure Le Merre, CER ; Lucio Lanucara, Trenitalia.

Différents points en discussion

Lors de la conclusion de la manifestation, des thèmes pour lesquels une approche uniforme fait défaut actuellement auprès des voyageurs, des NEB et de l'industrie ont pu être identifiés. Il s'agit par exemple :

- des critères permettant d'identifier l'entreprise compétente pour traiter les réclamations des clients et, par extension, l'autorité compétente pour traiter les plaintes des voyageurs ;
- de l'étendue du droit à la continuation du voyage en cas de perturbations ;
- des conditions déclenchant le droit à l'assistance (boissons, repas, hébergement) ; etc.

La grève pose également un problème particulier : elle est parfois considérée comme un cas de force majeure, parfois elle ne l'est pas. Tout dépend effectivement des circonstances. La jurisprudence des différents Etats membres de l'UE n'est pas toujours comparable à ce sujet et dépend des sensibilités nationales par rapport à un droit souvent ancré dans les constitutions des Etats. Il serait donc utile d'analyser plus en avant ces différences et de trouver des critères uniformes permettant d'identifier dans quelles conditions les grèves sont à considérer comme un cas de force majeure.

Une approche commune souhaitable

Compte tenu du succès de ce premier workshop, le CIT et la CER ont décidé d'en organiser un deuxième en avril 2013. D'ici là, le CIT et la CER organiseront des groupes de travail mixtes pour travailler sur ces différents thèmes, afin de rechercher des approches communes sur les questions en suspens. Ils étudieront également la possibilité d'utiliser de solutions existantes au titre de « best practice ».

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

Développements en cours dans les droits des passagers aériens

La Commission européenne a effectué durant la période du 19 décembre 2011 au 11 mars 2012 une Consultation publique sur une éventuelle révision du Règlement relatif aux droits des passagers aériens, qui est en vigueur depuis 2005 (Règlement CE 261/2004). Le CIT et la CER se sont prononcés dans le cadre de cette consultation sur les points engageant la sécurité juridique (par exemple en ce qui concerne la définition des circonstances extraordinaires, la nécessité d'une bonne articulation entre les conventions internationales et le droit de l'UE et l'absence de base légale pour les indemnités de retard).

Lors de la *Conférence des stakeholders sur les droits des passagers aériens* du 30 mai 2012, la Commission et Steer Davis Gleave ont présenté les résultats de la consultation. Tous les groupes d'intérêts se sont déclarés en faveur d'une clarification du concept des circonstances extraordinaires. Les compagnies aériennes ont souligné que la réglementation avait généré une charge économique importante, notamment du fait de la responsabilité illimitée pour des incidents qu'elles n'ont pas causés. Les NEBs partagent l'opinion des compagnies selon laquelle il faut améliorer la possibilité de réclamer des indemnités aux tiers qui sont à l'origine du retard. Les compagnies aériennes ont également attiré l'attention sur le manque de cohérence entre la réglementation de l'UE et la Convention de Montréal. Pour les associations de consommateurs, la protection des passagers dans les cas extrêmes doit rester au centre des discussions. Le CIT et la CER, qui assistaient à la conférence, se sont prononcés en faveur d'un encouragement du règlement extrajudiciaire des litiges (*alternative dispute resolution* – ADR) pour résoudre les conflits entre les passagers et les opérateurs, de droits des passagers comparables en trafics aérien, ferroviaire, maritime et routier et d'une intensification du dialogue entre tous les participants. La proposition d'amendement du PRR pour l'aérien est attendue pour la fin de l'année.

Malheureusement, certaines questions juridiques de principe, en particulier le régime de responsabilité du transporteur aérien, la nécessité de définir des montants-limites, le recoupement de la législation de l'UE et du droit international et la comparabilité du PRR pour l'aérien et des PRR pour les trois autres modes de transport, n'ont pratiquement pas été traitées.

Surtout l'arrêt dans l'affaire Sturgeon[1] cause actuellement d'énormes difficultés dans la pratique. Avec cet arrêt, la CJUE a introduit en cas de retard un forfait minimal à caractère pénal, indépendant d'une faute, qui va au-delà du Règlement. L'IATA a envisagé de demander une révision de cette jurisprudence à l'appui de l'affaire TUI, qui est actuellement pendante devant la High Court of Justice. Cette pratique se heurte à des difficultés devant les tribunaux anglais et n'est pas utilisée, dès lors qu'elle est en contradiction avec la Convention de Montréal[2]. La High Court of Justice, comme auparavant le Tribunal cantonal de Cologne, a soumis la question à la CJUE. Dans ses conclusions du 15 mai 2012, l'avocat général[3] a conseillé à la CJUE de s'en tenir pour les deux affaires à la jurisprudence dans l'affaire Sturgeon ; il a confirmé la conformité de cette dernière à la Convention de Montréal et préconise que le droit à indemnisation en cas d'annulation s'applique également en cas de retard.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

1 Arrêt de la CJUE du 19 novembre 2009, dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (*Sturgeon et al.*). Cet arrêt oblige les transporteurs aériens à verser des indemnités (de minimum 250 €) après 3 heures de retard, sans que ceci soit prévu explicitement par le Règlement CE 261/2004.

2 Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, approuvée au nom de la Communauté Européenne par la décision 2001/539/CE du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 38).

3 Communiqué de presse de la CJUE No 63/12 du 15 mai 2012 : Conclusions de l'avocat général dans les affaires jointes C-581/10 (*Nelson vs Deutsche Lufthansa) et C-629/10 (TUI Travel, British Airways, easyJet et IATA vs CAA)*.

Trafic marchandises

Séminaire CIT/OTIF « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires » à Odessa

Multimodalité : pas seulement un thème pour l'avenir

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. Il convient d'assurer et de faciliter la *multimodalité* entre les différents modes de transport, en mettant l'accent sur le trafic fer-mer ; des cadres de coopération, des corridors de trafics et des conditions uniformes de responsabilité sont en outre prévus. Ces différentes étapes doivent permettre d'établir des relations de trafics efficaces dans la région de la mer Noire, avant tout pour les transports internationaux de marchandises incluant des parcours maritimes inscrits sur les listes des lignes maritimes CIM.

Il convient donc de continuer à accorder une grande importance politique et juridique au trafic fer-mer, dès lors que les transports ferroviaires directs de marchandises recèlent un potentiel important pour relier les ports aux importants centres de production et de consommation en Europe, en Russie et en Asie. Les enseignements retenus seront discutés en relation avec le développement des conventions internationales relatives au transport (CMR – route ; CMNI – navigation intérieure et Règles de Rotterdam pour la haute mer).

Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires

Le séminaire CIT/OTIF sur « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires », organisé le 1er juin à Odessa avec le soutien actif des Chemins de fer ukrainiens (UZ) et du transitaire Plaske, a rencontré un vif intérêt. Plus de 50 participants provenant du cercle des membres du CIT venus de treize pays d'Europe et d'Asie ainsi que des représentants de vingt autres organismes du domaine des transitaires et de la logistique ont participé au séminaire. Ce dernier constituait une occasion exceptionnelle de s'informer sur les résultats des travaux les plus récents dans le domaine très vaste de la multimodalité, l'accent étant mis sur le trafic fer-mer dans la Mer Noire. Les représentants des organisations internationales de transport (CIT, OTIF, CEE, TRACECA), des entreprises ferroviaires, des compagnies maritimes et du secteur privé se sont déclarés extrêmement satisfaits des sujets abordés et des discussions constructives.

De gauche à droite: Eva Hammerschmiedová, OTIF; Oleg Platonov, PLASKE JSC; Erik Evtimov, CIT; Gustav Kafka, OTIF; Alexander von Ziegler, Schellenberg Wittmer / Attorneys at Law.

Sous l'égide de la COTIF/CIM 1999, 70 % des transports ferroviaires sont encore effectués selon le modèle traditionnel du transporteur subséquent. Les 30 % restants sont effectués selon le modèle du transporteur substitué. En sus des parties intervenant dans le cadre de ces modèles (détenteur du wagon, gestionnaire de l'infrastructure, auxiliaire), la compagnie maritime vient s'ajouter en trafic fer-mer. Les lignes maritimes et les compagnies maritimes doivent toutefois être inscrites sur la liste des lignes maritimes CIM (art. 24 COTIF). Cette extension des lignes CIM au trafic maritime gagne toujours plus en attractivité avec plus récemment la liaison avec des régions entourant la Mer

Noire. Des transports directs dans le cadre d'un seul contrat de transport COTIF/CIM au moyen de différents modes de transport sont dès lors économiquement et juridiquement très avantageux.

Le séminaire a permis en outre de discuter de manière approfondie de questions concrètes relatives aux transports multimodaux, de l'importance des Règles de Rotterdam pour les transporteurs ferroviaires, des règles de la COTIF/CIM et du SMGS en cours de révision relatives au trafic fer-mer, du transport des marchandises dangereuses en trafic fer-mer et également des questions concernant l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et d'autres documents (par exemple le procès-verbal de constatation CIM/SMGS, les relevés des wagons et des conteneurs CIM/SMGS) en trafic fer-mer.

Introduction progressive de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur la Mer Noir

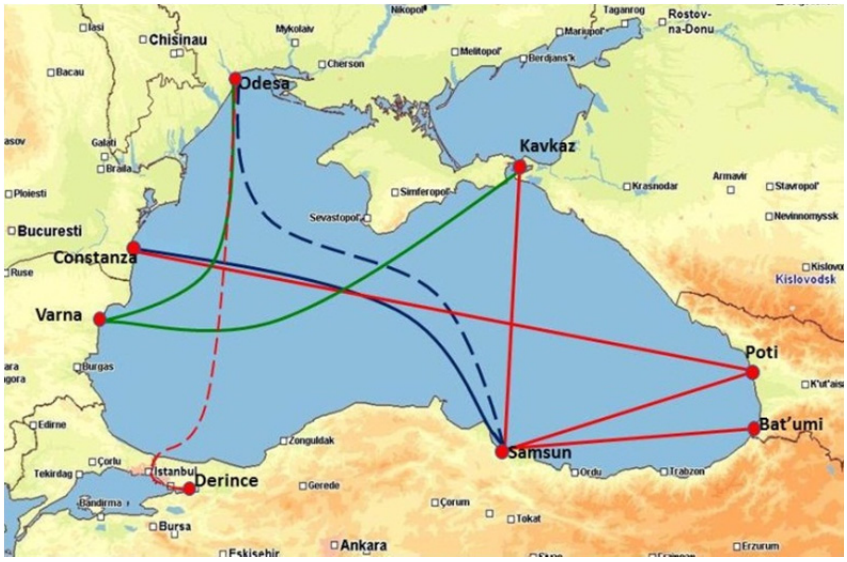
L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur la Mer Noire gagne toujours plus en importance après l'inscription de plusieurs lignes sur la liste des lignes CIM de l'OTIF et l'adhésion de la Géorgie à la COTIF le 1er mai 2012. Cette évolution permet l'inscription de lignes en provenance et à destination des ports de Poti et Batumi en Géorgie (relations avec la Bulgarie et la Roumanie). Les trafics qui étaient effectués auparavant sur une base bilatérale peuvent désormais être soumis au droit international du transport ferroviaire de la COTIF/CIM.

Faisant suite au séminaire, les RZD ont l'intention d'intensifier leurs efforts en vue de l'inscription de la ligne entre la gare et le port de Kavkaz. Selon une information préalable des RZD, la demande a déjà été introduite et est examinée actuellement par le Ministère des transports de la Fédération de Russie.

Entre-temps, la Turquie a signé également la convention avec l'Ukraine relative aux transports par ferry-boats sur la Mer Noire. La possibilité d'une adhésion au CIT des sociétés UPM Transportation et Foreign Trade Ltd en leur qualité de compagnies maritimes inscrites pour l'exploitation de la ligne CIM Samsun – Iljichevsk est en cours d'examen.

Nous espérons que ce séminaire conjoint aux transitaires, chargeurs et aux organisations ferroviaires internationales aura un effet dynamisant sur les relations de trafic dans la région de la Mer Noire. Toutes les présentations et les documents complémentaires qui ont été présentés lors du séminaire ont suscité un large intérêt auprès des participants. Ils peuvent être consultés sur le site Internet du CIT www.cit-rail.org et celui de la société Plaske http://cit.plaske.ua.

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



Le point sur les travaux du Groupe de travail CIM

Lors de sa dernière réunion qui s'est tenue à Berne les 13 et 14 juin derniers, le Groupe de travail a fait le point sur les importantes questions suivantes :

L'interopérabilité CIM/SMGS

Les travaux du CIT dans ce domaine visent à donner un cadre juridique aux transports de marchandises dans cette région en pleine émergence en élaborant un projet de CGT « Fer-Mer ». Le GT CIM a également fait le point sur l'état des retraits des réserves CUI en recommandant de manière pressante à ses membres d'intervenir auprès des autorités de tutelle de leur pays aux fins d'un retrait rapide ou d'une ratification de la COTIF 1999. Parallèlement à ces actions, il est intéressant de noter un intérêt accru des réseaux des pays de l'Est européen, de ceux riverains de la Mer Noire ainsi que des exploitants des lignes maritimes et de ferries pour les travaux du CIT.

Lettre de voiture électronique

Le Groupe de travail a également approuvé les efforts du Groupe d'experts dans la voie permettant à prioriser la lettre de voiture électronique par rapport à son modèle papier. Ce processus de supplantation a pour effet direct la mise en place d'un article 7a nouveau dans les RU CIM au détriment du paragraphe 9 de l'article 6. Le but étant de remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle par des dispositions matérielles correspondantes – avec des conséquences inévitables sur nombre de produits marchandises du CIT. Il s'agit d'une première étape dans le processus donnant la priorité aux documents électroniques et en considérant les versions papier comme étant l'exception.

Définition juridique du transporteur

S'agissant des nouveaux modèles d'exécution des transports la question de savoir si le transporteur devait être une EF ou non reste ouverte dans la mesure où la thèse provisoire retenue au sein du GT proposée ne fait pas l'unanimité. Le droit de conclure et d'exécuter un transport ferroviaire est soumis à des exigences différentes d'un pays à l'autre. Les avis étant partagés, il faudra éventuellement réfléchir à un nouveau statut de « Transporteurs successifs » en matière de responsabilité du transport.

Acheminement des wagons vides dans le cadre du CUU

Le GT CIM a pris connaissance des travaux fournis par le Groupe d'experts. Il en découle des compléments à apporter au GLW-CUV ainsi que la création d'un nouveau guide du trafic wagons : le GTW-CIT. Ce document est en cours de finalisation et viendra épauler les modifications devant aussi être apportées au CUU. Ces travaux sont menés en étroite collaboration avec le Groupe d'étude Utilisateurs wagons de l'UIC.

Pour finir, le GT CIM s'est penché sur une forme de questionnaire relatif aux produits marchandises du CIT dans le but d'inciter les membres à se prononcer sur l'utilisation qu'ils en font. Les résultats de cette enquête feront partie des questions sur lesquelles le GT reviendra lors de sa prochaine réunion les 17 et 18 octobre 2012.

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

Séminaire Wascosa à Lucerne sur la gestion des flottes de véhicules par les ECM

Les entreprises ferroviaires organisent la gestion de leurs flottes de véhicules et l'utilisation des wagons en se fondant sur les bases juridiques internationales (CUV/CUU) et européennes (Directive 49/2004). L'entretien correct et sûr des wagons utilisés constitue l'objectif principal à la suite de l'accident de Viareggio.

À cette fin, des contrats sont conclus avec les organes compétents pour l'entretien (ECM – Entity in Charge of Maintenance) pour tous les wagons exploités. Il peut s'agir d'un contrat entre l'entreprise ferroviaire et l'entité chargée de l'entretien (ECM) ou d'une série de contrats auxquels participent d'autres partenaires, comme par exemple le détenteur du wagon. En conséquence, le détenteur du wagon et/ou l'ECM sont responsables de l'état de fonctionnement sûr des wagons. Ils doivent mettre en place des procédures qui respectent les systèmes de gestion de la sécurité conformément à la Directive 49/2004 (CE), y compris l'échange d'informations.

La société Wascosa a organisé à Lucerne un séminaire sur la gestion des flottes de véhicules par les ECM consacré au nouveau Règlement de l'UE concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons (ECM)[1]. Les questions importantes d'un entretien régulier et sûr des wagons ont été au centre des présentations et des discussions, notamment :

- la certification légale des entités chargées de l'entretien (ECM),
- la gestion technique par le biais de systèmes et de processus d'entretien clairement définis,
- l'exécution d'audits internes et externes,

tout ceci devant assurer un management de la qualité indépendant et d'un niveau élevé pour les wagons.

© WASCOSA AG

Après le succès rencontré par ce premier séminaire sur la gestion des flottes de véhicules par les ECM, les organisateurs de la Société Wascosa ont annoncé l'organisation d'autres séminaires dans le courant des années 2012 – 2013 en Suisse, en Allemagne et en Autriche.

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

1 Règlement (UE) No 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, JO L 122 du 11 mai 21011, pp. 22 ss.

Utilisation de l'infrastructure

Développements actuels

Réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI

La Norvège et onze Etats membres de l'UE n'ont pas encore retiré leurs réserves (Bulgarie, Espagne, Estonie, France, Lettonie, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Tchéquie). L'Irlande, l'Italie et la Suède n'ont pas encore ratifié la COTIF.

***European General Terms and Conditions of use of railway* infrastructure (EGTC)**

Par la lettre circulaire 8/2012, le CIT a renseigné ses membres sur les développements en relation avec l'utilisation de l'infrastructure et procédé à une consultation sur la question de savoir quels gestionnaires de l'infrastructure et quelles entreprises ferroviaires utilisent les EGTC dans leurs contrats d'utilisation de l'infrastructure. Deux gestionnaires de l'infrastructure prévoient de reprendre expressément les EGTC dans leurs conditions d'utilisation de l'infrastructure et de les utiliser dans leur intégralité comme conditions générales dès le changement d'horaire 2012/2013, sous réserve de l'approbation par les autorités nationales de réglementation (RB). Trois gestionnaires de l'infrastructure appliquent déjà quelques dispositions et/ou reprennent quelques dispositions des EGTC dans leurs propres conditions générales, sans y faire référence. De nombreux textes relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ne font pas encore mention des EGTC. Trois EF font état de négociations infructueuses avec les gestionnaires de l'infrastructure dans le but d'appliquer les EGTC.

Refonte du premier paquet ferroviaire[1]

Le Conseil et le Parlement de l'UE ont adopté un compromis le 15 juin 2012 :

- Renforcement de l'indépendance, des possibilités de sanctions et de la collaboration des autorités nationales de réglementation ;
- Incitations financières pour l'introduction du système ETCS sur les corridors ferroviaires ;
- Spécifications des conditions d'accès ;
- Financement à long terme de l'infrastructure et incitations financières pour sa modernisation ;
- Le délai de transposition est de 30 mois après l'entrée en vigueur du texte. Une période transitoire de 4 ans au maximum est prévue pour le calcul du prix des sillons par les GI ;
- S'agissant des exigences en matière de séparation entre l'infrastructure et les opérations de transport, des propositions de textes en prévision du développement de la réglementation devront le cas échéant être soumises dans le rapport sur la mise en oeuvre avant la fin 2012.

Le Parlement a confirmé le compromis lors de la séance de clôture du 3 juillet. À présent, les états membres n'ont plus qu'à confirmer formellement le compromis.

Le SG CIT suit attentivement les développements du Recast et sa mise en application en ce qui concerne les points qui concernent directement le contrat d'utilisation de l'infrastructure, notamment :

EGTC

Dès l'achèvement de la deuxième lecture, le CIT analysera le texte définitif de manière approfondie avec la CER afin d'identifier les points nécessitant développement des EGTC.

European Performance Regime (EPR)

Le Recast introduit des composants impératifs liés à la performance pour le calcul du prix des sillons. Ces conditions-cadre constituent une limitation significative de la flexibilité pour le développement de l'EPR dans le cadre du projet UIC/RNE. Les compétences de la Commission Européenne devraient être étendues à l'adaptation des principes relatifs aux composants des prestations. L'accord a penché en faveur de la proposition du Conseil, selon laquelle les expériences des autorités de surveillance, des EF et des GI ainsi que les meilleures pratiques doivent être prises en considération lors du développement de la réglementation relative au système de performance.

Au terme de la deuxième lecture, le Groupe juridique EPR, au sein duquel le CIT, l'UIC et les EF sont représentés, terminera son analyse des conséquences du Recast sur le développement d'un système de performance international.

Le projet EPR de l'UIC/RNE devrait être achevé à la fin de l'année 2012 et la responsabilité de l'exploitation du système devrait être transférée à un organe encore à définir. Actuellement, la question de savoir sous quelle forme des représentants des EF et des organisations ferroviaires seront associés à l'élaboration des conditions d'utilisation du système EPR demeure ouverte. Le CIT veille à une prise en considération appropriée des besoins des EF dans le cadre de ces travaux.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org¨
Original: DE

1 *"Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a single European railway area (Recast)" du 15 juin 2012. Les exigences relatives à un système de performance font l'objet de l'art. 35 et de l'annexe VI, ch. 2. La situation n'a pas évolué depuis l'adoption de la proposition de la Commission Européenne.*

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.

Acheminement des marchandises

Les marchandises peuvent-elles encore être acheminées comme colis express ?

Selon l'article 8 § 3 CIM 1980, les chemins de fer pouvaient, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales pour le transport des colis express. Ces dispositions devaient être conformes à l'Annexe IV des Règles uniformes CIM (Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express – RIEx). Selon le § 1 de ce Règlement, seules des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international étaient considérées comme colis express. En application des dispositions de l'article 8 § 3 CIM 1980 et du RIEx, le Règlement uniforme concernant le contrat de transport international ferroviaire des colis express (TIEx) avait été élaboré à l'époque au niveau du CIT.

Avec l'entrée en vigueur des Règles uniformes CIM 1999 le 1er juillet 2006, les dispositions particulières du RIEx et du TIEx, notamment celles relatives aux délais de livraison et aux dérogations à différentes dispositions des Règles uniformes CIM, sont devenues superflues et n'ont pas été reprises dans les nouveaux textes. Ces questions sont en effet laissées depuis lors à la liberté contractuelle.

En d'autres termes, les marchandises devant être transportées d'une manière particulièrement rapide peuvent aujourd'hui être transportées sous l'égide des Règles uniformes CIM et des dispositions particulières convenues entre les parties au contrat de transport.

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

Constatation des dommages

- *Le procès-verbal de constatation peut-il être établi par un tiers ?*
- *Un dommage constaté en cours de route doit-il être confirmé par le transporteur à destination ?*
- *La constatation des dommages en trafic combiné peut-elle être reportée chez le destinataire définitif de la marchandise ?*

En cas de perte partielle ou d'avarie de la marchandise, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit (cf. art. 42 § 1 CIM). Le transporteur peut confier cette tâche à un tiers ; ce dernier agit alors au nom et pour le compte du transporteur. Cette possibilité est prévue par exemple dans les « CG prestations de service » (voir les points 1, 5 et 10 de ces CG) et la « Check-list accords traitement des réclamations » (voir les commentaires relatifs au point 3.2).

Un dommage peut être constaté en cours de route ou à destination. Lorsqu'il est constaté en cours de route, le procès-verbal de constatation ne doit être complété à destination que si des constatations supplémentaires doivent être effectuées (voir le modèle du procès-verbal à l'annexe 20 au GTM-CIT, case « Constatation des faits », lettre F « Rapport complémentaire du transporteur à destination »).

Les particularités de la constatation des dommages en transport combiné sont réglées au point 9.3 de l'annexe 20 au GTM-CIT. Ces dispositions prévoient que lorsqu'un transport en trafic combiné

- est effectué au moyen d'une UTI, scellée sitôt après le chargement de la marchandise dans l'UTI, de façon que la fermeture ne puisse pas être violée sans trace apparente d'effraction,
- que le transport ferroviaire est suivi d'un transport par un autre mode de transport,
- qu'une effraction est présumée ou découverte, soit au cours du transport ferroviaire, soit au moment où prend fin ce transport,

l'UTI sera rescellée par le transporteur qui a présumé ou découvert l'effraction. L'examen contradictoire est renvoyé au moment du déchargement de l'UTI auprès du destinataire définitif selon le contrat de transport.

Les constatations qui seront faites à ce moment, en présence d'un délégué du transporteur seront acceptées par les transporteurs comme indiquant exactement l'état dans lequel se trouvait la marchandise au moment où le transport ferroviaire a pris fin, à condition que les nouveaux scellés ne soient rompus qu'en présence du délégué du transporteur qui assiste aux constatations.

Ces règles ne sont pas applicables si le lieu de destination définitive de l'UTI est situé dans un pays autre que celui où le transport ferroviaire a pris fin.

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

Pro domo

Comité CIT 1 : les orientations pour les travaux futurs du CIT sont retenues

Sous la direction de Jean-Luc Dufournaud, Président du CIT, le Comité a tenu sa première réunion de cette année le 20 avril 2012 à Berne.

Etat des travaux dans les domaines marchandises, voyageurs et infrastructure

Les membres du Comité ont pris acte avec satisfaction du résumé élaboré par le Secrétariat général concernant les travaux de mise en œuvre du programme de travail 2012 adopté par l'Assemblée générale 2011. Les rapporteurs pour les domaines marchandises, voyageurs et infrastructure ont informé le Comité en détail sur l'état d'avancement des travaux et les prochaines actions planifiées.

Rapport annuel 2011

Le Comité a pris acte des travaux relatifs au Rapport annuel 2011 et a donné son feu vert pour l'envoi du document aux membres du CIT.

Journées bernoises 2012

Le Comité a pris acte du rapport du Secrétariat général relatif aux « Journées bernoises 2012 ». Il s'est beaucoup réjoui du succès de cette manifestation, fréquentée par plus de 150 personnes. Les prochaines Journées bernoises auront lieu les 6 et 7 mars 2014.

Bouclement réjouissant

Le compte de résultat 2011 présente un bénéfice de CHF 37'756. Après quelques corrections, le capital propre augmente donc de CHF 361'542 à CHF 384'298. PricewaterhouseCoopers SA a vérifié la régularité de la tenue de la comptabilité et des comptes le 22 mars 2012 et propose d'approuver les états financiers.

De gauche à droite: Cesare Brand, Secrétaire général; Jean-Luc Dufournaud, Président; Erik Evtimov, Suppléant du Secrétaire général.

Prochaines élections au Comité : la procédure de sélection a été retenu

Conformément au chiffre 4.2 des Statuts du CIT, le Comité comprend au maximum neuf personnes et il est composé de manière représentative. Selon le chiffre 4.3, la durée du mandat des membres du Comité est de quatre ans et peut être prolongée une fois. En prévision de l'Assemblée générale 2012, cinq membres du Comité au maximum, dont une nouvelle Vice-présidente ou un nouveau Vice-président, doivent être proposés à l'Assemblée générale pour leur élection. En se fondant sur les critères de sélections retenus, le Président du CIT et le Secrétariat général prendront contact avec quelques membres du CIT afin que des candidatures appropriées puissent être soumises à l'Assemblée générale 2012.

Assemblée générale 2012

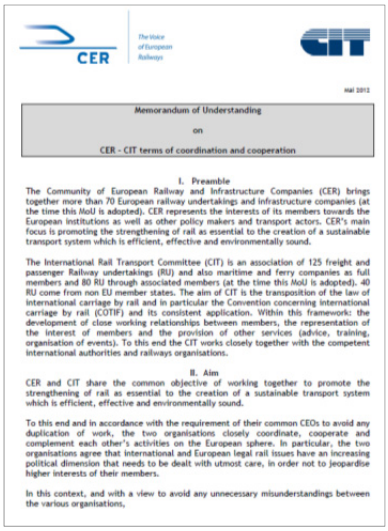
L'Assemblée générale du CIT aura lieu comme prévu le 22 novembre 2012 à Berne.

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

Le CIT et la CER ont formalisé leur bonne collaboration

Libor Lochman, Directeur exécutif de la CER, et Cesare Brand, Secrétaire général du CIT, ont signé un Memorandum of Understanding le 3 mai 2012 en marge de l'Assemblée générale de la CER à Paris. L'excellente collaboration existante entre les deux organisations à l'interface entre la réglementation et le droit du transport a été mise en exergue et la répartition des tâches ainsi que l'échange d'informations entre les deux organisations ont été fixés dans ce document. Le Memorandum a pour but de développer de manière durable la collaboration entre les deux organisations et d'éviter des doubles emplois, au profit des membres communs aux deux organisations.

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



CER

The Voice of European Railways

CIT

mai 2012

Memorandum of Understanding
on
CER - CIT terms of coordination and cooperation

I. Preamble

The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) brings together more than 70 European railway undertakings and infrastructure companies (at the time this MoU is adopted). CER represents the interests of its members towards the European institutions as well as other policy makers and transport actors. CER's main focus is promoting the strengthening of rail as essential to the creation of a sustainable transport system which is efficient, effective and environmentally sound.

The International Rail Transport Committee (CIT) is an association of 125 freight and passenger Railway undertakings (RU) and also maritime and ferry companies as full members and 80 RU through associated members (at the time this MoU is adopted). 40 RU come from non EU member states. The aim of CIT is the transposition of the law of international carriage by rail and in particular the Convention concerning International carriage by rail (COTIF) and its consistent application. Within this framework: the development of close working relationships between members, the representation of the interest of members and the provision of other services (advice, training, organisation of events). To this end the CIT works closely together with the competent international authorities and railways organisations.

II. Aim

CER and CIT share the common objective of working together to promote the strengthening of rail as essential to the creation of a sustainable transport system which is efficient, effective and environmentally sound.

To this end and in accordance with the requirement of their common CEOs to avoid any duplication of work, the two organisations closely coordinate, cooperate and complement each other's activities on the European sphere. In particular, the two organisations agree that international and European legal rail issues have an increasing political dimension that needs to be dealt with utmost care, in order not to jeopardise higher interests of their members.

In this context, and with a view to avoid any unnecessary misunderstandings between the various organisations,

Nouveaux membres au CIT

Federal Passenger Company (OJSC FPC)

La « **Federal Passenger Company (OJSC FPC)** », une filiale des Chemins de fer Russes (RZD), effectue depuis le 1er avril 2010 tous les transports de voyageurs sur les longues distances dans la Fédération de Russie. Depuis le début de ces transports par la FPC, le volume des transports a dépassé la barre des 170,6 milliards de voyageurs-kilomètres.

Le transport des voyageurs en trafic national et international constitue le cœur de métier de la FPC. En moyenne, environ 820 trains longue distance de la FPC circulent quotidiennement. La FPC dispose de plus de 23'000 voitures, ce qui en fait une des plus grandes flottes du monde. Ces voitures forment des trains de voyageurs de la mer Noire à la mer Blanche et de la mer Méditerranée à la mer du Japon.

En outre, la FPC exploite la plus longue ligne au monde pour le transport des voyageurs : Moscou-Vladivostok (9'288 km). La plus longue ligne internationale quant à elle ne fait pas moins de 3'315 km (Moscou-Nice).

Railtrans International

Railtrans International est une entreprise ferroviaire de fret slovaque basée à Leopoldov au nord de Bratislava ; elle s'est spécialisée dans le transport de biocarburants, de produits chimiques et de matières premières pour l'industrie chimique. Fondée en novembre 2011, elle compte 6 employés et est dirigée par le directeur général Roman Rapant. Le chiffre d'affaires prévu de Railtrans International pour les années à venir dépasse € 1,5 millions par an.

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

Conférence des services des réclamations voyageurs

Berne, 27 septembre 2012

Le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) est applicable depuis le 3 décembre 2009. La conférence du **27 septembre 2012** est consacrée aux défis de la mise en œuvre uniforme de ce Règlement dans la pratique et s'adresse en premier lieu aux collaboratrices et collaborateurs des services des réclamations, de la vente et des services juridiques des membres du CIT et de l'UIC.

Les participants recevront un aperçu des exemptions au PRR dans les Etats membres de l'UE, de la jurisprudence de la Cour de justice de l'UE relative aux droits des voyageurs et des conséquences du nouvel accord AIV en vigueur depuis début 2012 sur la pratique des services des réclamations.

Les différentes structures des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (NEB), les compétences et les tâches de ces autorités ainsi que leur pratique suivie jusqu'ici seront montrées en utilisant l'exemple du Danemark et de l'Autriche. Les participants seront renseignés en outre sur l'initiative du CIT et de la CER visant à renforcer le dialogue entre tous les intéressés, dans l'intérêt d'une mise en œuvre uniforme des droits des voyageurs au niveau européen.

Les participants pourront approfondir les défis pour la pratique dans le cadre de workshops et parler de leurs approches : l'accent sera mis sur le calcul et le paiement des indemnités, sur la collaboration entre les EF, la recherche des causes des retards et les défis représentés par les grèves comme cause de retards

La dernière partie de la conférence sera réservée au networking. Des questions ouvertes ou des dossiers de clients en suspens pourront être discutés.

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_Passenger_Claims_Dpts_2012-09-27.pdf

UIC/CIT Workshop « Ticketing électronique »

le 24 et 25 octobre 2012 à Francfort sur le Main

L'UIC et le CIT ont établi plusieurs standards en matière de ticketing électronique visant à soutenir l'interopérabilité des systèmes utilisés par les entreprises ferroviaires. Toutefois, les systèmes techniques et les technologies utilisés par les entreprises sont très variés, et sont, dans le meilleur des cas, harmonisés nationalement.

Mais l'interopérabilité n'est pas impossible pour le trafic international. L'UIC et le CIT souhaitent faire passer ce message et encourager les entreprises à rendre leurs systèmes interopérables.

Le but du Workshop est donc double : faire le point sur les différentes technologies utilisées et démontrer pourquoi et comment arriver à une meilleure interopérabilité. Le flyer est en préparation au sein de l'UIC et sera disponible prochainement.

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
30 août	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »	Berne
4-6 septembre	Groupe juridique et Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne
13 septembre	Groupe d'experts „Multimodalité“	Berne
20 septembre	Comité 2/2012	Berne
27 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Berne
28 september	Groupe de travail CIV	Berne
10/11 octobre	Groupe d'expert « CIV Ticketing Manual »	Berne
17/18 octobre	Groupe de travail CIM	Berne
24/25 octobre	CIT/UIC Workshop « Ticketing électronique »	Francfort sur le Main
30/31 octobre	Groupe d'experts CIV/SMPS	Berne
7 novembre	Commission CUI	Berne
22 novembre	Assemblée générale CIT	Berne

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement		Lieu	Responsabilité
23 août	Réunion avec le Département des réclamations Green Cargo	Green Cargo	Stockholm	Erik Evtimov
6 septembre	European Economic and Social Committee Conference	EESC	Bruxelles	Myriam Enzfelder
6/7 septembre	Assemblée générale Union des transports publics	UTP	Lucerne	Cesare Brand
11 septembre	Commercial Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
12 septembre	Technical Group and Joint Meeting	UIC	Paris	Thomas Gyger
13 septembre	Commercial & Distribution Forum Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
17 septembre	Assemblée générale	CER	Berlin	Cesare Brand
18/19 sept.	InnoTrans		Berlin	Cesare Brand
27/28 sept.	Réunion Coordination Council on Transsiberian Transportation	CCTT	Helsinki	J.-L. Dufournaud Erik Evtimov
2 octobre	Groupe d'étude « Utilisation des wagons »	UIC	Paris	Henri Trolliet
15/16 octobre	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Paris	Thomas Gyger
16/17 octobre	Team Message TM	UIC	Paris	Thomas Gyger
17 octobre	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Myriam Enzfelder
17 octobre	Groupe de pilotage Forum Fret	UIC	Tanger	Cesare Brand
17/18 octobre	TAP Maintenace and Development (TAP-MD)	UIC	Paris	Thomas Gyger
18/19 octobre	3rd Global Rail Freight Conference	UIC	Tanger	J.-L. Dufournaud Cesare Brand
19 octobre	Groupe d'experts EurAsia	UNECE	Genève	Erik Evtimov
25/26 octobre	7. Internationaler VDV-Eisenbahnkongress	VDV	Berlin	Erik Evtimov

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

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