

## ☰ TABLE DES MATIÈRES

### Conférence des services des réclamations voyageurs: Berne, 25 septembre 2014

Durant la matinée, une vue d'ensemble des derniers développements dans le domaine des droits des voyageurs européens sera donnée aux participants, ainsi qu'une information sur la manière dont la Commission européenne juge la mise en oeuvre du PRR. Les chemins de fer tchèques (CD) présenteront leur pratique sur le PRR. Nous présenterons le développement du Train Information System (TIS) et comment il fonctionne.

La protection et la sécurité des données seront les principaux thèmes abordés durant l'après-midi. Quelles sont les exigences de la clientèle et des entreprises ferroviaires par rapport aux canaux de distribution et de vente?

Délai d'inscription : 12 septembre 2014

➔ [Flyer / inscription](#)



- 2 Thèmes du CIT examinés au sein de la Commission de révision de l'OTIF
- 2 Réunion de la Commission CIV
- 3 Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS
- 4 Conférence annuelle des services des réclamations marchandises
- 5 Rencontre entre le CIT et les organisations de la clientèle et de la douane
- 6 Groupe de travail CIM, juin 2014
- 7 Responsabilité dans le cadre du contrat d'utilisation aux Pays-Bas
- 9 Nouvelle version des EGTC
- 10 Pro domo
- 11 Calendrier CIT



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Le présent numéro vous informe dans le domaine du transport des voyageurs sur les résultats de la Commission CIV du 27 juin. La Commission a approuvé les travaux du Groupe de travail CIV des 12 derniers mois et retenu les modifications correspondantes dans les produits du CIT. Dans le domaine du transport des marchandises, nous vous renseignons sur la Conférence des services des réclamations organisée avec succès le 28 mai. Avec la réunion du Groupe de travail CIM les 12 et 13 juin 2014, la réunion avec les organisations de la clientèle le 11 juin et la réunion du Groupe de travail CIM/SMGS les 2 et 3 juillet, le domaine marchandises a livré un véritable sprint final avant les vacances d'été. Le présent numéro contient également un rapport sur les travaux de la Commission de révision de l'OTIF, qui a eu lieu du 25 au 27 juin 2014. Enfin, je souhaite vous recommander spécialement la lecture de la contribution très intéressante et enrichissante de Adriaan Hagdorn, conseiller juridique auprès des Chemins de fer néerlandais (NS), sur la responsabilité dans le cadre du contrat hollandais d'utilisation de l'infrastructure.

Je vous souhaite de belles vacances d'été !

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



## Thèmes du CIT examinés au sein de la Commission de révision de l'OTIF

Les suggestions du CIT visant à modifier les Règles uniformes CIM en relation avec la lettre de voiture électronique seront présentées pour décision en tant que propositions de révision de l'OTIF à l'Assemblée générale de l'an prochain, après une concertation avec la Commission européenne. Les suggestions du CIT relatives aux Règles uniformes CUI doivent être approfondies au sein d'un Groupe de travail du Secrétaire général de l'OTIF.

La Commission de révision de l'OTIF s'est réunie du 25 au 27 juin 2014 à Berne. Outre des modifications de la Convention de base et quelques modifications des Appendices techniques en relation avec « l'entité chargée de l'entretien », les suggestions du CIT ont notamment aussi été examinées.

S'agissant des suggestions relatives aux Règles uniformes CIM, qui visent principalement à introduire une base légale pour la lettre de voiture électronique, les discussions ont montré qu'une concertation complémentaire de nature plutôt formelle avec la Commission européenne est nécessaire afin de clarifier les interfaces éventuelles avec le nouveau code des douanes de l'UE. Le Secrétaire général de l'OTIF envisage d'organiser une réunion correspondante après les vacances d'été ; le CIT y sera invité. Ainsi, la voie pour une décision dans le cadre de l'Assemblée générale de l'OTIF de l'an prochain est ouverte.



Le Secrétaire général de l'OTIF François Davenne renseignera lors de l'Assemblée générale du CIT le 20 novembre sur l'état des travaux de révision de la COTIF.

Le résultat de l'examen des suggestions du CIT relatives aux Règles uniformes CUI est également réjouissant. Les souhaits du CIT de préciser le champ d'application des Règles uniformes CUI, de créer une base juridique concernant les Conditions générales européennes pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I) et de prévoir une réglementation équilibrée en matière de responsabilité entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont rencontré l'intérêt des Etats membres de la COTIF et de la Commission européenne. Le Secrétaire

général de l'OTIF a été chargé de créer un Groupe de travail ; ce dernier a pour mandat d'examiner les questions ouvertes et de préparer des propositions correspondantes. La première réunion de ce Groupe de travail doit avoir lieu encore avant la fin de l'année. Rien n'est encore gagné, mais la discussion est lancée.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org*

*Original: DE*



## 16<sup>ème</sup> réunion de la Commission CIV

La Commission CIV a tenu sa réunion annuelle le 27 juin 2014 à Berne ; elle s'est penchée sur les questions les plus pertinentes relatives aux droits des voyageurs ferroviaires, sur la mise en œuvre de ces droits, ainsi que sur un certain nombre de questions importantes concernant le développement des produits voyageurs du CIT. Les décisions prises par la Commission CIV devront être mises en œuvre dans les quelques mois à venir par les membres du CIT, afin de garantir en premier lieu une application exacte et en temps opportun des nouveaux documents.

### Révision des GCC-CIV/PRR et de l'AIV

La Commission CIV a apporté des changements mineurs aux conditions générales de transport GCC-CIV/PRR et a révisé l'accord AIV. Les modifications mineures des GCC-CIV/PRR se sont avérées nécessaires en raison des changements récents apportés au RID concernant le transport des mar-

chandises dangereuses dans les colis à main, les bagages à main ou dans les véhicules.

Les modifications de l'AIV résultent de l'adoption de la fiche UIC 918-7, qui contient les spécifications techniques relatives au traitement des réclamations et à la répartition des indemnités réglées au titre des IRT.

En outre, la Commission CIV a adopté deux nouveaux documents, qui seront annexés à l'AIV. Premièrement, un nouveau formulaire trilingue sera introduit afin de faciliter l'échange de fichiers entre les services clientèle. Deuxièmement, une nouvelle partie sera ajoutée à l'Annexe 2 de l'AIV. Cette partie découle des règles élaborées par le Groupe UIC RCF1 avec de légers ajustements et traite des règles comptables à observer dans le cadre de la répartition des indemnités en cas de retard, conformément au chapitre 4 de l'AIV.

L'ensemble des modifications aux GCC-CIV/PRR et à l'AIV adoptées par la Commission CIV entreront en vigueur le 1er janvier 2015.

### Evolution des droits des voyageurs aériens

La Commission CIV a pris note des développements les plus récents concernant la révision du Règlement sur les droits des voyageurs aériens n°261/2004/CE. Actuellement, la proposition de la Commission est débattue par le Conseil et le Parlement en première lecture. Les préoccupations expri-



La Commission CIV, présidée par Carmen Filipescu

mées par le secteur en ce qui concerne l'extension du PRR aérien au maillon ferroviaire (voir le CIT-Info 4/2013) ont été partiellement abordées dans les amendements introduits par le Parlement européen en février 2014. L'extension du champ d'application du PRR aérien à d'autres modes se limite notamment aux seuls cas de correspondances manquées. Le Conseil devrait adopter ultérieurement dans l'année une approche plus équilibrée.

### Exemptions concernant l'application du PRR ferroviaire

La Commission CIV a finalement pris note de la liste des exemptions mise à jour du PRR ferroviaire en mai 2014. Certaines des exemptions existantes étaient valable jusqu'au 3 décembre 2014. Le Règlement sur les droits des voyageurs aériens 1371/2007/CE prévoit la possibilité d'exclure certains services de l'application du Règlement. Selon l'article 2(4) du Règlement 1371/2007/CE, les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs peuvent être exemptés pour une période de cinq ans, renouvelable deux fois pour une même période. De même, les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs peuvent être exclus de l'application du Règlement 1371/2007/CE, conformément à l'article 2(5). Ainsi, l'application du Règlement 1371/2007/CE dépendra dans une large mesure, après décembre 2014, de la décision et des demandes respectives des Etats membres de l'UE d'étendre les exemptions qui existent déjà.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org  
Original: EN

## Le Groupe de travail CIV/SMPS finalise le Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS

Lors de la dernière réunion du Groupe de travail CIV/SMPS à la fin mai, les résultats de la première phase du projet du CIT «Interopérabilité juridique CIV/SMPS» ont pu être finalisés sous la forme d'un Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR SMPS en trafic international voyageurs.

### Première réunion CIT à bord d'un train entre Paris et Berlin

La 8ème réunion du Groupe de travail CIV/SMPS a eu lieu dans le train n° 24 entre Paris Gare de l'Est et Berlin Hauptbahnhof, à l'invitation de la FPC SA. Le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud, a salué les participants à la réunion à la Gare de l'Est au nom de la direction du CIT ; à cette occasion, il a relevé le rôle futur des transports internationaux ferroviaires de voyageurs Est – Ouest. Le Directeur général adjoint de la FPC SA, Oleg Nikitin, a souhaité pour sa part la bienvenue aux participants à la réunion et les a invités



Le GT CIV/SMPS monte solennellement dans le train à Paris Gare de l'Est en présence du Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud et du vice-directeur de FPC, Oleg Nikitin

à prendre place à bord du train. Il a souligné le caractère exceptionnel de cette réunion dans le train n° 24 entre Paris et Moscou. Le Groupe de travail a été accueilli ponctuellement à 21h01, à la gare principale de Berlin par la Vice-Présidente du CIT, Maria Sack, après 13 heures de voyage durant lesquelles le Groupe de travail est venu à bout de son ordre du jour.



Le train est arrivé à l'heure à 21:01 en gare centrale de Berlin

Actuellement, la FPC (filiale des Chemins de fer russes RZD et membre du CIT) exécute des transports de voyageurs dans 20 pays en Europe, en Asie Centrale, en Chine et en Mongolie. Les relations Moscou – Nice et Moscou – Paris constituent la base du projet « Fenêtre sur la France ». Les deux trains franchissent les frontières de sept pays et sont un excellent exemple de transports réussis au niveau européen. La haute qualité de ces transports dépend pour une grande partie de la collaboration et de la coordination entre les entreprises ferroviaires participantes.

Cette réunion à bord du train a constitué non seulement une occasion unique pour les participants de connaître le déroulement de ces transports internationaux de voyageurs sur le parcours Paris – Berlin, mais a permis également de mettre en lumière de manière détaillée des thèmes importants et leurs conséquences sur les transports est – ouest sous différents aspects. Le SG CIT tient à remercier chaleureusement tous les participants pour cette réunion très réussie.

### Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS

Le Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS sera édité en trois langues (français, anglais et allemand) par le CIT et l'OTIF ; il sera mis à la disposition des membres du CIT également sous forme électronique. La partie introductive contiendra une synthèse des principaux enseignements découlant du tableau de comparaison des différents régimes de responsabilité et une carte interactive des différentes relations de trafics dans le champ d'application COTIF/CIV-PRR SMPS. Elle permettra une compréhension systématique et cohérente des différents régimes juridiques applicables en trafic international voyageurs. La publication du Guide est prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 2014, avant l'Assemblée générale du CIT.

Le Guide sera édité en outre en russe et en chinois, en collaboration avec le Comité de l'OSJD

Le Secrétariat général du CIT a développé enfin une application informatique avec une carte interactive permettant de visualiser les transports internationaux de voyageurs. Cette carte prend en considération non seulement le droit international actuellement en vigueur, mais aussi le droit européen, c'est-à-dire le Règlement PRR et toutes les exemptions accordées dans les Etats membres de l'UE. Elle est accessible sur le site Internet du CIT à tous les membres du CIT, de l'OTIF, de l'UE et de l'OSJD.

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

## TRAFIC MARCHANDISES

### Conférence annuelle des services des réclamations marchandises

L'organisation de cette journée a été rythmée en trois temps avec les thèmes d'actualités, les ateliers avec des travaux de groupes et le networking pour favoriser les échanges.

Les représentants des services de réclamations marchandises et juridiques des entreprises membres du CIT ont participé activement à la conférence du 28 mai 2014 à Berne. M. Jean Marie Sié, président de séance s'est félicité de la présence de nombreux nouveaux membres. La conférence poursuivait deux objectifs : d'une part, assurer l'information et la formation continue des participants et d'autre part, échanger sur les thèmes d'actualité et renforcer les relations entre les services après-vente des entreprises ferroviaires.



Jean-Marie Sié (3ème depuis la gauche), Président de séance, présente le programme

### 2014, une actualité riche en nouveautés

Un état des lieux de l'utilisation de la lettre de voiture dans les entreprises ferroviaires a permis de revenir sur les derniers développements (GT CIM) et souligner la nécessité de réviser les RU CIM (art 6a). La mise en place de la lettre de voiture électronique doit être accompagnée d'un certain nombre d'évolutions comme le droit de modifier le contrat

de transport par le destinataire art 18 § 3 CIM dès l'entrée de l'envoi dans le pays de destination ou le droit du transporteur de renvoyer la marchandise à l'ayant droit ou de la détruire (art 22 § 6 CIM).

Par ailleurs, des suggestions relatives aux RU CUI qui clarifient leur champ d'application et demande l'extension de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure pour les dommages autres que matériel sont en cours d'examen.

Pour soutenir les chaînes multimodales et développer l'activité ferroviaire l'interopérabilité CIM/SMGS, les documents du CIT sont complétés au 1er juillet 2014 par les CGT EurAsia qui devraient contribuer à faciliter l'utilisation du rail.

L'année 2014 sera marquée par la création de la Commission Multimodalité avec les travaux sur les interactions rail-route à l'international accompagné par les travaux CIT/IRU pour un contrat standardisé. Seront également approfondies, les réflexions au sujet des modèles d'exécution des transports en vérifiant la thèse « le transporteur ne doit pas nécessairement être une EF ». Une responsabilité en cascade serait de nature à fragiliser la chaîne de responsabilité.

### Questions d'intérêt général

Les participants ont été répartis au sein des ateliers consacrés aux thèmes proposés. Les participants du premier groupe ont eu l'occasion de confronter leurs points de vue sur des questions relatives à l'application des RU CIM et de l'AIM à partir de cas concrets comme le règlement des dommages immatériels ou des dommages à l'emballage. Un

deuxième groupe, à partir de la constatation des dommages wagons, s'est interrogé sur l'établissement du procès-verbal. Un troisième groupe a examiné la « Check-list accords traitement des réclamations » en vue d'améliorer la qualité du service après-vente et de réaliser des économies en simplifiant le traitement des réclamations.

### La constatation des dommages

A partir d'une représentation schématique, la constatation de dommages de transport fait l'objet d'une analyse juridique. Elle montre que l'entreprise ferroviaire est au centre des relations avec le chargeur, détenteur du wagon et gestionnaire d'infrastructure. Elle doit observer à la fois des délais courts pour protéger ses intérêts, et des délais plus longs pour des actions « passives » et conserver les moyens de preuves.

### « Networking »

Cette troisième partie, a été organisée par le CIT comme une véritable plateforme d'échanges où les services de réclamations des différentes entreprises peuvent bénéficier de l'expertise juridique du Secrétariat général du CIT et de la présence de traducteurs pour faciliter les échanges.

Le rendez-vous est pris en 2015 pour la prochaine conférence; elle aura lieu le jeudi 21 mai.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org  
Original: FR

## Rencontre entre le CIT et les organisations de la clientèle et de la douane

Après une pause, une nouvelle réunion avec ces organisations a eu lieu le 11 juin 2014 à Berne. Les thèmes d'actualité et travaux en cours ont servi de fil directeur pour établir le programme.

### Une motivation claire

Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière, conformément à l'article 6 § 8 CIM. Dans cette perspective



De gauche à droite: Joël Forthoffer (CIT), Ralf Gutbrod (Raildata), Lothar Schneemann (DBSR DE) et le Président de séance Erik Evtimov (CIT)

les participants ont été informés sur les travaux, projets et tâches principales du CIT qui les intéressent. C'est également l'occasion de recueillir leurs attentes et propositions en lien avec les différentes activités.

### Un programme dense : révision COTIF, multimodalité, e-RailFreight

Dans le cadre de plusieurs exposés, les participants ont été informés sur les changements envisagés avec le projet de révision de la COTIF 1999 ; l'interopérabilité juridique CIM/SMGS avec la parution des CGT Eurasia ; la multimodalité avec les CG trafic fer - mer et ont été informés sur des résultats d'autres activités du CIT, telles que les suggestions de modification concernant les RU CUI avec l'extension de leur champ d'application aux transports internationaux qui visent l'harmonisation des responsabilités entre GI et transporteurs.

Au-delà, l'accent a été mis sur la mise en œuvre pratique de la lettre de voiture électronique, en insistant sur les spécifications techniques relatives à la lettre de voiture CIM avec présentation des messages qui doivent contenir toutes les informations figurant sur la lettre de voiture papier. Le développement des produits marchandises du CIT ne se limite pas qu'aux messages échangés dans le cadre du contrat de transport, mais également - l'échange de données trans-

porteurs/douane décrit dans le GTM-CIT. Il a été rappelé que si la priorité est donnée à la lettre de voiture électronique, l'utilisation de la lettre de voiture version papier sera encore maintenue plusieurs années pour laisser le temps aux EF de s'adapter. Enfin, les participants ont été informés des modifications apportées dans les produits marchandises du CIT ces deux dernières années.

Les représentants de la clientèle et notamment des organisations douanières saluent ces projets et espèrent que le projet e-RailFreight permettra d'améliorer et d'accélérer globalement l'information dans le trafic ferroviaire international des marchandises. Les représentants de la DG TAXUD (douane) et de la FIATA informent brièvement de l'avancée de leurs travaux.

### Des perspectives encourageantes

Le CIT et les organisations de la clientèle ont convenu de poursuivre leur collaboration en fonction des besoins et selon les mêmes modalités. Une prochaine rencontre pourrait ainsi s'envisager dans le prolongement des travaux de révision de la COTIF ou en fonction de l'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes. D'ici là, le Secrétariat général leur communiquera régulièrement par courrier les informations qui les intéressent.

*Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org*

*Original: FR*

## Groupe de travail CIM, juin 2014

La réunion des 12 et 13 juin a démarré avec un point d'étape sur l'avancement des projets dans le domaine des transports des marchandises. Elles se sont poursuivies avec l'examen d'une partie des questions juridiques et opérationnelles qui feront l'objet de propositions de modifications des produits marchandises du CIT lors de la prochaine réunion de la Commission CIM en mars 2015.

### Projets

Les « Projets » ont été abordés avec une présentation de la révision de la COTIF et des suggestions du CIT. Dans le domaine « Intéropérabilité juridique CIM/SMGS », le Groupe de travail CIM a fait le point sur les développements en cours des spécifications techniques la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Le Groupe de travail CIM a pris acte avec satisfaction des différentes propositions et de la création de la Commission Multimodalité qui aura en charge le développement des produits CIT relatifs au trafic fer-mer.

### Questions juridiques

Les « Questions juridiques », relatives au modèle d'exécution des transports, avec la thèse qui prévoit que le transporteur ne doit pas nécessairement être une EF, ont fait l'objet d'une analyse approfondie de la situation juridique en relation avec le transporteur substitué et ses auxiliaires.

### Questions opérationnelles

Dans le cadre des « Questions opérationnelles », le Groupe de travail CIM a pris acte de la décision de la Commission CIM du 25 mars 2014 concernant la conservation des informations relatives au transport de marchandises dangereuses.



Le Groupe de travail CIM débat de nombreuses nouvelles questions

Le Groupe de travail CIM soutient les travaux relatifs à la lettre de voiture électronique CIM et à lettre wagon électronique CUV et encourage leur poursuite avec les prochaines étapes qui porteront sur la nécessité d'adapter les dispositions des différents documents. Il soutient également les travaux du Groupe de travail Douanes de la CER et charge le Secrétariat général de participer au groupe d'experts chargé d'examiner les aspects ferroviaire. Il examine une nouvelle procédure simplifiée de transit ferroviaire basée sur la lettre de voiture électronique avec le nouveau Code des douanes.

La prochaine séance du Groupe de travail CIM aura lieu les 3 et 4 décembre 2014 au siège du CIT à Berne.

*Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org*

*Original: FR*



## Responsabilité dans le cadre du contrat d'utilisation aux Pays-Bas

Le workshop du CIT « Quo Vadis CUI » a fourni une vue d'ensemble intéressante des aspects juridiques des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui doivent être conclus entre le gestionnaire d'infrastructure (GI) et l'entreprise ferroviaire (EF). L'une des questions portait sur la fragmentation juridique, tout contrat d'accès étant à la fois soumis au droit international (COTIF/CUI), au droit européen (directive 2012/34/UE) et au droit national. Par conséquent, les responsabilités du GI et de l'EF peuvent différer, selon que s'appliquent les Règles uniformes CUI ou le droit national. Cette brève contribution décrit la répartition des responsabilités entre ProRail (le GI néerlandais) et les EF. Le thème principal porte sur l'harmonisation des clauses de responsabilité avec la COTIF/CUI.

En 1995, ProRail et les NS sont devenus des entités juridiquement indépendantes, dans un premier temps au sein d'une holding puis, à partir de 2003, en tant qu'entités juridiques distinctes. Par conséquent, il est devenu nécessaire de mettre en place un système de responsabilité entre ProRail et les EF. En 1996, des pourparlers ont été entamés autour d'un tel système de responsabilité, lequel a dû être mis en place dans les CG relatives au contrat d'utilisation. Ces pourparlers ont été supervisés par le Ministère du transport au cours de la phase initiale. Toutefois, les parties ont réalisé qu'il y allait de leur intérêt commun de conclure un accord. A défaut, elles se seraient exposées au risque non négligeable de voir l'Etat néerlandais utiliser son pouvoir réglementaire pour imposer des CG par voie de décret gouvernemental.

Parmi les principaux objectifs, il s'est agi d'éviter autant que possible la complexité juridique. Cette volonté s'est traduite par l'introduction d'un seuil pour les petits dommages de moins de 5 000 € (actuellement) et par l'exclusion de responsabilité explicite et réciproque en cas de manque à gagner ou de perte sur le chiffre d'affaires. Un autre objectif visait et vise encore le respect du droit international et du droit européen, notamment la COTIF de 1980 et, depuis 2006, la COTIF telle que modifiée par le Protocole 1999.

L'accord sur le contenu des CG a été conclu en 1997. Depuis, les CG ont été modifiées presque tous les ans. Le dernier changement majeur des CG a conduit à l'incorporation des European General Terms and Conditions of use of Railway Infrastructure (EGTC) afin d'harmoniser les CG avec la COTIF/CUI et les EGTC. Etape également importante : l'accord sur l'application des Règles uniformes CUI aussi aux services ferroviaires intérieurs.

Ces amendements entrent dans le cadre de la procédure annuelle lors de laquelle interviennent l'élaboration et la publication du document de référence du réseau néerlandais. ProRail est tenu de consulter les EF sur le projet de ce document, qui inclut les CG. Le droit de formuler des commentaires donne aux EF l'occasion de modifier une proposition ou d'en formuler, ce qui n'est pas rare. Toutefois, l'obligation de conclure un contrat d'accès, de publier le document de référence du réseau en temps opportun et de traiter sur un pied d'égalité l'ensemble des EF limite sérieusement la marge de manœuvre.



Adriaan Hagdorn (1958) a débuté sa carrière en tant qu'avocat à Rotterdam (droit des contrats, responsabilité, assurance et droit pénal). A partir de 1990, il a œuvré en tant que conseiller juridique auprès des Chemins de fer néerlandais (NS) et ce, à divers postes. Il officie désormais en tant que conseiller général pour les questions liées aux réglementations ferroviaires nationales et internationales. Il publie régulièrement des articles et des ouvrages sur le droit ferroviaire.

### Clauses de responsabilité

ProRail est responsable vis-à-vis des EF au titre :

- des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
- des dommages matériels, notamment la destruction ou l'avarie de biens mobiliers et immobiliers;
- des dommages pécuniaires;

sous réserve qu'il existe un lien de causalité avec l'infrastructure et que ces dommages aient été causés aux EF ou à leurs auxiliaires lors de l'utilisation de l'infrastructure.

L'infrastructure couvre l'infrastructure ferroviaire et les installations dont la gestion est confiée à ProRail. Par « événement dommageable », on entend tout événement ou série d'événements de nature à entraîner un dommage et faisant suite à une seule et même cause.

Une importante limitation concerne l'exclusion de toute responsabilité au titre d'une perte sur le chiffre d'affaires ou d'un manque à gagner. Cette limitation est considérée comme nécessaire et raisonnable dans la mesure où il n'est guère possible de conclure une assurance couvrant ces coûts. De même, l'absence d'une telle exclusion donnerait lieu à de longues discussions sur l'étendue de la perte sur le chiffre d'affaires et du manque à gagner et sur le lien de causalité entre l'événement générateur de la responsabilité et les dommages en question.

Les dommages pécuniaires se limitent également aux quatre composants suivants :

- les indemnités versées par l'EF aux parties avec lesquelles elle a conclu des contrats de transport ou à d'autres parties, que l'EF est tenue de payer en vertu du droit national, du droit européen ou du droit international, comme le code civil néerlandais, le Règlement sur les voyageurs (CE) n°1370/2007, la COTIF/CIV ou la COTIF/CIM. Le règlement sur les voyageurs s'applique non seulement au transport international de voyageurs mais également au transport national de voyageurs, le gouvernement néerlandais n'ayant pas exclu l'application du règlement aux services de transport ferroviaire nationaux de voyageurs. Par conséquent, la partie principale de la COTIF/CIV s'applique également aux services de transport ferroviaire nationaux de voyageurs aux Pays-Bas, les Règles uniformes CIV faisant l'objet de l'annexe I du Règlement ;
- les frais raisonnables liés au sauvetage, à l'évacuation, à la détermination de la responsabilité et de l'étendue du dommage ;
- les frais liés au transport de remplacement (par exemple par une voiture de tourisme) et les frais de manutention, à la condition que l'EF soit dans l'incapacité, pendant une période d'au moins huit heures consécutives, de faire pleinement usage des capacités qui lui ont été allouées, à compter de la survenance de la cause imputable à ProRail ;
- les frais liés au transport de remplacement pour les voyageurs et marchandises concernés, c'est-à-dire les passagers et les marchandises empruntant un véhicule ferroviaire directement impliqué dans l'évènement dommageable ainsi que les passagers et les marchandises empruntant un véhicule ferroviaire qui connaît un niveau d'empêchement comparable. Cette clause s'applique aux véhicules ferroviaires qui ne sont pas directement impliqués dans un incident mais sont retardés par un train impliqué dans un incident et qui obstrue la voie.

ProRail est déchargé de toute responsabilité dans les cas suivants :

- a) en cas de blessure et de dommages pécuniaires résultant d'indemnités dues par l'EF en vertu des dispositions suivantes des Règles uniformes CUI :
  - > si l'évènement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le GI, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter, et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ;
  - > dans la mesure où l'évènement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage ;
  - > si l'évènement dommageable est dû au comportement d'un tiers que ProRail, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;
- b) en cas de blessure et de dommages pécuniaires résultant d'indemnités dues par l'EF en vertu des

Règles uniformes CUI, lorsque le dommage est causé par une EF ou par un ordre de l'EF qui n'est pas imputable à ProRail ou en raison de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter ;

- c) en cas de dommages pécuniaires autres que ceux mentionnés aux lettres a) et b) susmentionnées :
  - > si l'évènement dommageable est imputable à l'EF ou s'il s'agit d'un ordre de l'EF non imputable à ProRail;
  - > si l'évènement dommageable a été causé par des circonstances telles que la force majeure ou le comportement d'un tiers que ProRail, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Les motifs d'exonération de la responsabilité indiqués aux lettres a) et b) sont basés sur l'article 8 § 2 CUI.

ProRail est autorisé par décret gouvernemental à ordonner à l'EF (respectivement, à ses employés) d'exécuter les tâches qui lui incombent. Par conséquent, ProRail n'accepte aucune responsabilité au titre des dommages qui font suite à un ordre donné licitement dans l'exercice de ses fonctions, à la condition que l'ordre soit nécessaire, raisonnable et qu'il entrave aussi peu que possible l'exploitation normale de l'EF.

D'autre part, ProRail peut être tenu responsable des dommages résultant d'une information incorrecte, incomplète ou communiquée tardivement à l'EF, s'agissant notamment des informations historiques et en temps réel sur les mouvements de trains (internationaux). Cette responsabilité se limite au montant convenu entre les parties en vertu du contrat de niveau de service, en tenant compte de l'exonération en cas de manque à gagner ou de perte de chiffre d'affaires.

Comme précisé, l'EF ne soumettra aucune réclamation d'un montant inférieur à 5 000 € (à porter à 10 000 €) par évènement dommageable. Toutefois, ProRail propose également de convenir d'un seuil de 100 000 €, à calculer sur la durée du contrat d'accès d'un an.

Inversement, la responsabilité de l'EF à l'égard de ProRail est fondée sur une structure, des principes et une formulation identiques. Une clause est ajoutée selon laquelle, en cas de dommage à l'infrastructure, un règlement de l'indemnité est effectué dès lors que ProRail doit bénéficier de services de réparation lorsqu'il a déjà été prévu de remplacer l'infrastructure endommagée.

De même, un article a été ajouté concernant la responsabilité entre les EF. Une EF établit une relation contractuelle avec le GI. En ce qui concerne l'accès à l'infrastructure, il n'existe aucune relation contractuelle entre les EF. Par conséquent, une clause de « tiers » a été ajoutée dans les CG. L'EF accepte qu'une autre EF ayant également adhéré aux CG ait le droit d'invoquer directement à son égard les clauses (de responsabilité) pertinentes des CG. La responsabilité entre les EF suit des principes et une structure identiques à ceux susmentionnés.

Les CG néerlandaises offrent aux EF un régime de responsabilité assez bien équilibré et raisonnable. Les procédures judiciaires sont rares, les litiges donnant souvent lieu à indemnisation. L'un des avantages réside dans l'harmonisation du droit national et du droit international. Cette uniformisation permet un système de responsabilité commun et largement accepté applicable à la fois aux transports nationaux et internationaux ferroviaires de voyageurs et de marchandises. Il n'y va pas seulement de l'intérêt des GI et des EF, mais aussi des clients des EF.

*Adriaan.Hagdorn(at)ns.nl*  
Original: EN

## Nouvelle version des « European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure »

Depuis mars 2013, le SG CIT et RNE ont négocié une nouvelle version des EGTC (disponibles seulement en anglais), avec le soutien des experts juridiques de l'EIM et de la CER. L'accent a été mis sur l'adaptation des EGTC à la directive européenne 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), entrée en vigueur à la fin 2012.

### Edition trilingue et nouvelle désignation

Afin de promouvoir l'application des conditions générales harmonisées relatives à l'utilisation de l'infrastructure, la version anglaise a été améliorée sur le plan rédactionnel et traduite officiellement en français et en allemand. L'abréviation est aussi nouvelle ; sa structure est la même dans les trois langues<sup>(1)</sup> :

- EN : E-GTC-I ;
- FR : E-CG-I ;
- DE : E-AGB-I.

### Entrée en vigueur de la nouvelle version des E-CG-I le 1er septembre 2014

La plupart des propositions du CIT ont pu être négociées avec succès. Du point de vue des transporteurs, les améliorations sont limitées principalement aux nouveautés découlant de la refonte et ne seront applicables qu'au terme du délai de transposition de la directive (16 juin 2015).

(1) Un « E » précède l'abréviation dans toutes les langues pour identifier au premier coup d'œil les CG comme étant les CG harmonisées au niveau international et les distinguer des CG nationales (éventuellement aussi convenues) du gestionnaire de l'infrastructure. L'ajout « I » signifie que les CG règlent l'utilisation de l'infrastructure. Il est imaginable à l'avenir que la désignation d'autres règles harmonisées dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, convenues entre les organisations ferroviaires, suive la même logique.

### Liens utiles

- [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)
- [www.keyrail.nl](http://www.keyrail.nl)
- [www.rne.eu](http://www.rne.eu)
- [EGTC](#)

Les organes compétents du CIT et de RNE ont approuvé la nouvelle version au printemps 2014. Les E-CG-I entreront en vigueur le 1er septembre 2014 et seront disponibles dans les trois langues dans la zone publique du site Internet du CIT. La version anglaise sera publiée également sur le site Internet de RNE.

L'actualisation des CG relatives à l'utilisation de l'infrastructure et leur nouvelle édition trilingue pourront contribuer grandement à leur application plus large.

### Information de la Commission européenne et des régulateurs nationaux

La CER envisage de présenter les E-CG-I à la Commission européenne lors d'une manifestation de la CER à Bruxelles, en collaboration avec RNE, le CIT et l'EIM.

Les CG seront présentées l'an prochain également aux organismes nationaux de régulation, qui approuvent les modifications des documents de référence du réseau.

### Mise en œuvre dans les conventions

Les entreprises ferroviaires sont invitées à contacter les gestionnaires de l'infrastructure dont elles utilisent l'infrastructure pour leur demander d'appliquer les E-CG-I et de les reprendre dans les documents de référence du réseau. Elles peuvent faire valoir ce souhait dans le cadre des consultations sur le plan national, en particulier en ce qui concerne le projet du document de référence du réseau, et lors des réunions des Groupes consultatifs des corridors de fret («Advisory Groups» RFC).

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



## Nouveau collaborateur au Secrétariat général

En raison des changements au niveau de la réglementation européenne dans le domaine de la billetterie, les exigences vis-à-vis du CIT dans ce domaine ont augmenté. Afin de répondre aux besoins de nos membres, le SG CIT a recherché un spécialiste éprouvé dans ces questions.

Monsieur Jan Svensson est prêt à relever ce défi. Il a travaillé plusieurs années à la représentation générale

de la Deutsche Bundesbahn pour la Suède et la Finlande, fonction dans le cadre de laquelle il était responsable pour les deux domaines (marchandises et voyageurs).

Il a acquis les qualifications requises pour ce poste au CIT comme « Manager International Sales & Marketing » auprès des SJ AB en Suède. Il y a commencé sa carrière en 1989, en étant responsable de tous les domaines en relation avec le trafic international, comme les tarifs internationaux, la billetterie et les relations internationales.

Par ailleurs, Monsieur Svensson a été Président du Groupe de travail CIV et Vice-Président de la Commission CIV du CIT de 2007 à 2012.

Monsieur Svensson commencera son activité au CIT le 1er septembre, à 80 %. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue au sein de notre équipe et nous réjouissons de notre collaboration.

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original: DE*



## Départ de Dominic Quiel

Monsieur Dominic Quiel a été engagé en août 2013 pour une durée limitée comme support juridique dans le domaine marchandises du CIT, lequel était en sous-effectif à ce moment-là à la suite du départ de Michel Libis.

Grâce à ses connaissances juridiques et à son intérêt pour le domaine marchandises, il s'est rapidement senti à

l'aise dans cette matière. Son travail efficace et son expérience ont signifié un réel soulagement pour le domaine marchandises.

Nous remercions Dominic Quiel de son engagement et lui souhaitons plein succès pour le futur, en particulier dans le cadre de son nouveau poste.

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original: DE*



## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
28 août	Groupe d'experts «Révision COTIF»	Berne	Erik Evtimov
11/12 septembre	Coordinateurs et groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
18 septembre	Comité 2/2014	Lucerne	Cesare Brand
25 septembre	Conférence des service des réclamations voyageurs	Berne	Thomas Gyger
2 octobre	Groupe technique ad-hoc ECN CIM/SMGS	Varsovie	Lothar Schneemann
21 octobre	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
28 octobre	Commission CUI	Berne	Myriam Enzfelder
12 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
12/13 novembre	Groupe de travail CIV	Genève	Tetyana Payosova
20 novembre	Assemblée générale du CIT	Berne	Cesare Brand
3/4 décembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
3 septembre	Ticketing Group	CER	Bruxelles	Jan Svensson
4/5 septembre	Generalversammlung VöV	VöV	Leysin	Cesare Brand
4/5 septembre	XXIII Plenary Meeting of the Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation	CCTT	Ekaterinburg	Erik Evtimov
9 septembre	Project Group on Simplified transit declaration by means of using an Electronic transport document	EU	Bruxelles	Cesare Brand
10/11 septembre	Workstream Leaders Meeting	FSM	London	Jan Svensson
16/17 septembre	Commercial Group and Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson / Tetyana Payosova
22 septembre	General Assembly	CER	Berlin	Cesare Brand
23 septembre	FSM Steering Board	CER	Berlin	Cesare Brand
25 septembre	Réunion de coordination CIT-IRU	IRU	Genève	Erik Evtimov
29 septembre	Meeting "Friends of the Chair"	UNECE	Genève	Cesare Brand
4/5 octobre	Erweiterte Präsidiumssitzung der IVT	IVT	Belgrade	Cesare Brand
7/8 octobre	Railway Days	Club Feroviar	Bucarest	Erik Evtimov
8 octobre	High Level Passenger Meeting	CER/UIC	Utrecht	Cesare Brand / Isabelle Oberson
9 octobre	Steering Committee Freight	UIC	Paris	Erik Evtimov
14/15 octobre	Rail Freight Conference	FIATA	Istanbul	Erik Evtimov
21 octobre	Groupe de travail Scellés	CER	Bucarest	Joël Forthoffer
22 octobre	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
23 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
30/31 octobre	Group of Experts towards Unified Railway Law	UNECE	Genève	Cesare Brand / Erik Evtimov
6 novembre	Passenger Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
24/26 novembre	(SC.2) Working Party on Rail Transport	UNECE	Genève	Cesare Brand / Erik Evtimov
25 novembre	Groupe d'étude Utilisateurs wagons	UIC	Paris	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](mailto:info(at)cit-rail.org)  
Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)