

☰ TABLE DES MATIÈRES

Conférence des services des réclamations voyageurs

Des collaboratrices et collaborateurs des services juridiques, des services de distribution et des services des réclamations des entreprises membres de l'UIC et du CIT ont participé activement à la conférence du 25 septembre 2014 à Berne. Les perspectives sur le nouvel horizon politique à Bruxelles, la mise en œuvre des droits des voyageurs et la protection des données constituaient les principaux thèmes au menu cette année. En outre, des sujets comme la garantie et le contrôle des recettes de transport en trafic international voyageurs ainsi que le Train Information System (TIS) ont été présentés.

➔ [Page 3](#)

Assemblée générale du CIT

Nous avons le plaisir d'inviter nos membres à participer à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 20 novembre 2014, à Berne, au siège du CIT (salle A au 1er étage), situé à la Weltpoststrasse 20. La partie statutaire de la réunion débutera à 9.00 heures et se terminera au plus tard à 11.30 heures.



International Rail Transport Committee

**General Assembly
20 November 2014**

- 2 CCTT : plate-forme d'intégration dans le domaine des transports eurasiatiques
- 3 Conférence annuelle des services des réclamations voyageurs
- 5 Initiative Full Service Model (FSM)
- 5 Le système de carte à puce des transports publics avalisé par la cour suprême des Pays-Bas
- 6 La juridiction néerlandaise rejette le droit à indemnisation en cas de réacheminement par des moyens propres
- 7 Transports eurasiatiques de marchandises – Nouvelles opportunités pour les entreprises ferroviaires
- 9 Droit et pratique
- 10 Pro domo
- 12 Calendrier CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Les élections au Parlement européen font déjà partie de l'histoire. Les postes au sein de la Commission européenne sont occupés. Le travail législatif va reprendre lentement son droit. Beaucoup de thèmes en matière de réglementation ferroviaire hérités de la dernière législature demeurent inachevés. Mais est-ce que tout doit continuer comme avant ? Je me permets d'exprimer un vœu auprès de tous les acteurs impliqués avec ces mots du philosophe Karl Popper : Personne n'est à l'abri des erreurs; l'important est d'apprendre d'elles. La réforme ferroviaire européenne a débuté avec la directive 91/440. Nous réformons actuellement presque en permanence depuis près de 25 ans. L'expérience pratique avec les différents modèles de régulation devrait maintenant être suffisante pour pouvoir apprécier, à l'aide de chiffres, de données et de faits, quelles mesures ont été efficaces et lesquelles n'ont rien apporté. Je souhaite un peu de «rationalisme critique» dans la réglementation ferroviaire future. Les problèmes qui demeurent incontestablement en suspens doivent donc être appréhendés et élucidés de manière non dogmatique, méthodique et raisonnable ! Le CIT se réjouit à l'avenir de transposer dans la pratique des règles de haute qualité, axées sur les objectifs et conviviales pour les entreprises !

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



CCTT : plate-forme d'intégration dans le domaine des transports eurasiatiques

Le commerce mondial des marchandises devrait plus que tripler d'ici 2030, selon une étude de la banque HSBC après une enquête effectuée auprès de plus de 5 500 entreprises. L'Asie demeure le moteur en matière de croissance.

L'intégration économique progresse en Asie

La 23^{ème} réunion du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) a marqué une nouvelle étape, non seulement en raison du fait que le CCTT siégeait pour la première fois depuis son 20^{ème} anniversaire à Ekaterinbourg (anciennement Sverdlovsk), important carrefour du Transsibérien avec un lien au sud avec la route de la soie - mais aussi parce qu'elle a apporté un nouvel élan stratégique pour le renforcement de l'intégration économique de l'espace économique eurasiatique. Le Transsibérien et la magistrale Baïkal - Amour au nord constituent l'épine dorsale de ces efforts visant à accroître l'intégration économique eurasiatique. Les éléments suivants peuvent être clairement identifiés à l'issue des différentes présentations faites lors de la 23^{ème} réunion du CCTT : 60 % du trafic mondial de fret ferroviaire est effectué entre la Fédération de Russie et la République populaire de Chine. 30 % du PIB de la Chine pour 2013 a été généré par les exportations de biens et de services. 16 % de ces exportations était destiné à l'Union européenne, dont 0,5 % seulement des exportations totales de marchandises de la Chine vers l'Europe ont été réalisées par rail. Yuntian Wu, Président et Directeur général des Chemins de fer chinois (CRCT), l'a constaté en termes clairs. Le potentiel existant pour les entreprises ferroviaires n'a pas échappé aux 200 participants.

Les transports ferroviaires de marchandises du Transsibérien vers l'Europe en 9 jours

Actuellement, les expéditeurs chinois réalisent des transports de fret ferroviaire vers l'Europe via trois points frontières - il s'agit chaque mois de 105 trains complets en transit par le Kazakhstan via le point-frontière d'Alshankou, de 19 trains complets avec un lien direct au Transsibérien au nord-est du pays via le point-frontière de Manguli et de 4 trains en transit par la Mongolie via le point frontière d'Er-ljan. Entre-temps, la composante temps a été également optimisée de manière significative avec le projet des RZD « Transsibérien en 7 jours ». Plusieurs orateurs ont confirmé des parcours de plus de 1 000 km par jour ; des transports en 9 à 10 jours entre la Chine et l'Europe centrale pourraient devenir la règle, à condition que les arrêts aux frontières soient aussi optimisés en conséquence et les procédures douanières simplifiées.

Le Japon et la Corée du Sud recherchent un rattachement à l'espace économique émergent, en particulier dans le secteur des transports, où le transport ferroviaire de marchandises constitue pratiquement la seule solution de transport



Le CIT était invité en tant qu'orateur à l'assemblée annuelle du CCTT à Ekaterinburg

pour ces régions intérieures (en comptant aussi la Mongolie). Les Présidents japonais et sud-coréens des organisations des transitaires sont représentés au sein du conseil d'administration du Conseil de coordination. Pour le Japon, le rapprochement des tarifs maritimes et ferroviaires sur le Transsibérien est crucial, selon Kenjiro Masuda, Président des opérateurs japonais sur le Transsibérien. Il souhaite initier au Japon une conférence économique concernant les transports transsibériens, sous l'égide du CCTT, qui aura lieu probablement dans le courant de l'année prochaine déjà. Les transitaires sud-coréens espèrent également de bonnes possibilités d'utilisation du Transsibérien en relation avec la mise en service de la nouvelle ligne entre le port de Ragin en Corée du Nord et le port de Hasan au sud de Vladivostok.

Des transports ferroviaires durables de marchandises en trafic eurasiatique ...

A plusieurs reprises, différents orateurs ont exprimé durant la réunion le désir d'un marché commun eurasiatique des transports ferroviaires. De nouveaux concepts sont sans doute requis, également dans le domaine du droit, qui rendent indispensable une harmonisation progressive du droit. Comme le Président des RZD, V. Yakunin, l'a dit en introduction, il ne s'agit plus seulement, dans le cadre des transports transsibériens, d'acheminer des marchandises du point A vers le point B sur une distance de 10 000 km, mais de réaliser des prestations de transport international illimitées entre les centres de production et de consommation dans une zone économique excessive, comme l'Eurasie. De manière imagée, il a résumé cette situation comme suit : «Le transport est la locomotive de ce développement économique» et le Transsibérien est comme prédestiné pour cela.

... ont besoin d'interopérabilité juridique

La question de l'interopérabilité juridique pour le trafic international ferroviaire de marchandises doit donc clairement être placée au premier plan, ce qui est du reste ressorti des déclarations des représentants des autres acteurs majeurs en Europe, comme DB Schenker et SNCF Geodis. Le CIT travaille constamment en coopération avec l'OSJD pour surmonter la frontière invisible entre deux régimes juri-

diques en les harmonisant, et mettre en œuvre des documents de transport dans la pratique, comme la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Un nouvel élan dans ce sens vient également de la déclaration politique des 37 ministres des transports dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe (UNECE), en relation avec laquelle des Conditions générales de transport (CGT EurAsia) et des modèles de règles harmonisées au niveau de l'UNECE ont été préparés en parallèle et en complément.

Ainsi, les deux parties de l'Eurasie ne devraient plus s'écarter, mais au contraire se rapprocher toujours plus. A cette fin, le CCTT offre un excellent cadre pour les discussions et le réseautage.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



TRAFIC VOYAGEURS

Conférence des services des réclamations voyageurs

Des collaboratrices et collaborateurs des services juridiques, des services de distribution et des services des réclamations des entreprises membres de l'UIC et du CIT ont participé activement à la conférence du 25 septembre 2014 à Berne. Les perspectives sur le nouvel horizon politique à Bruxelles, la mise en œuvre des droits des voyageurs et la protection des données constituaient les principaux thèmes au menu cette année. En outre, des sujets comme la garantie et le contrôle des recettes de transport en trafic international voyageurs ainsi que le Train Information System (TIS) ont été présentés.

En mai de cette année, les citoyens européens ont été appelés à élire un nouveau Parlement européen. Ilja Lorenzo Volpi (CER) en a analysé la nouvelle composition pour savoir ce que cela signifie pour les entreprises ferroviaires et la future politique européenne des transports. Trois groupes peuvent être identifiés : les deux blocs de taille presque identique de « l'alliance de centre-droite » (pro-entreprises) et de « l'alliance de centre-gauche », ainsi que les eurosceptiques hétérogènes, qui pourraient faire pencher la balance à l'avenir, lorsque les deux blocs des alliances ne pourront pas se mettre d'accord sur des compromis.

Les droits des voyageurs (PRR) seront renforcés et rendus encore plus conviviaux durant la nouvelle législature. La révision du PRR se poursuivra jusqu'en 2016 et devrait entrer en vigueur en 2019. Les exemptions au PRR en vigueur aujourd'hui pour les trafics nationaux longue distance seront probablement supprimées. Il n'est pas exclu que les indemnités versées par les entreprises ferroviaires soient alignées sur celles versées par les compagnies aériennes et calculées de manière forfaitaire. A l'avenir, les voyageurs devront être informés de manière proactive de leurs droits. Les cas de force majeure devront être indemnisés selon les mêmes règles pour tous les modes de transport. La CER et le CIT devront donc continuer à suivre l'évolution de près à Bruxelles et à mieux faire connaître le monde ferroviaire aux parlementaires européens, afin d'éviter le risque d'un



L'ouverture de la conférence, présidée par Carmen Filipescu

« copier/coller » des droits des voyageurs aériens dans la législation pour les transports ferroviaires.

Isabelle Saintilan (SNCF) a fait le point sur la mise en œuvre des droits des voyageurs. Un rapport publié par la Commission européenne donne de très bonnes notes aux entreprises ferroviaires. Aucune violation systématique des dispositions du règlement n'a été constatée. Les dossiers des clients sont traités le plus souvent à temps. La critique a porté sur le manque de disponibilité de billets directs et le soutien souvent insuffisant avec des rafraîchissements et des repas en cas de perturbation.

Après l'arrêt de la CJUE de l'année dernière, selon lequel des indemnités pour retard doivent être versées également en cas de force majeure, le CIT a adapté ses documents correspondants (GCC-CIV/PRR et AIV). L'EF émettrice, compétente pour le traitement des réclamations pour retard, n'a plus besoin de rechercher la cause des retards auprès des autres EF.

Jan Vávra a démontré, sur la base de l'exemple des chemins de fer tchèques (CD), que les montants des indemnités dues sur la base du PRR sont en hausse. Les voyageurs sont mieux informés aujourd'hui de leurs droits et le nombre des demandes présentées en République tchèque depuis 2009 augmente donc fortement. Les CD ont réagi en développant le système de gestion des perturbations. Le plus grand nombre possible de voyageurs doivent pouvoir atteindre leur destination le même jour en cas de perturbation, que ce soit avec des bus de remplacement, des trains d'entreprises concurrentes ou souvent en taxi. Des boissons sont aussi distribuées. Le personnel des trains a la possibilité de distribuer des bons. Une centrale d'appel vient en aide aux

voyageurs 24 heures sur 24, en tchèque, en anglais, en allemand ou en russe.

En trafic international ferroviaire, une grande partie des billets sont vendus au profit d'autres transporteurs. C'est la raison pour laquelle la fiche UIC 361 prévoit que chaque année, au moins 500 de ces billets doivent être examinés par les transporteurs concernés, afin de déterminer aussi s'ils ont été vendus et décomptés correctement, le tout selon la devise « La confiance c'est bien, le contrôle c'est mieux ». A cet effet, le CIT met à disposition des billets de remplacement. Philipp Käser a présenté un processus introduit avec succès depuis deux ans par les CFF, dans le cadre duquel il n'est pas nécessaire de récupérer l'original du billet du voyageur. Les billets sont facilement photographiés avec des téléphones portables et les images sont ensuite transmises pour examen à la centrale des décomptes à Berne. Ce processus convivial pour les clients facilite la tâche du personnel des trains, tant dans la communication avec les voyageurs que sur le plan administratif. En outre, tous les types de billets peuvent être saisis, également les pass InterRail et Eurail.



De nombreux thèmes intéressants furent discutés, notamment l'implémentation du PRR, la protection des données, l'application du TIS ou encore le contrôle des recettes de transport

Le directeur technique du Train Information System (TIS), Josef Stahl (RailNetEurope), a fait une démonstration en direct des progrès réalisés dans le cadre du développement de ce système de requête sur Internet pour la circulation des trains internationaux en Europe centrale. La dernière version permet d'utiliser des paramètres de recherche personnalisés, qui peuvent être mémorisés dans le profil utilisateur. Les possibilités de requêtes ont été améliorées : le train recherché peut être trouvé également sur la base de différents numéros nationaux de trains. Les trains internationaux de voyageurs sont disponibles dorénavant dans le TIS encore douze mois après la période de circulation planifiée, à la minute près, même en cas de suppression (aussi partielle) ou en cas de détournement.

Durant l'après-midi, la protection des données et la réglementation correspondante au sein des services des réclamations était à l'ordre du jour. Pourquoi ? La réponse de Victorine Kossi ne s'est pas fait attendre : la protection des données est un droit fondamental. Chacun doit décider en principe lui-même de la divulgation et l'utilisation de ses données personnelles. Les constants développements techniques du traitement automatisé des données augmentent les risques d'utilisation abusive des données. De plus en plus de données peuvent être mémorisées, liées et analysées de manière presque illimitée. Les droits de la per-

sonnalité et de la liberté individuelle sont ainsi violés, surtout si une personne ignore quelle autre personne dispose de quelles données à son sujet, ce qui se passe avec ces données et à qui elles sont transmises.

Tout traitement de données à caractère personnel doit faire l'objet d'une base légale. Au niveau européen, la directive 95/46/CE relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données est applicable. Elle doit être remplacée d'ici la fin de l'année par un règlement. En Allemagne, il existe au niveau national la loi fédérale sur la protection des données.

Mais comment cette liberté de choix est-elle exercée ? Peut-elle être vraiment appliquée ? La protection des données des clients est une base importante pour la confiance des clients et contribue également à la protection des consommateurs. Les trois piliers de la mise en œuvre vis-à-vis des clients sont donc l'information concernant le respect de leurs droits, une grande transparence dans les processus et, si possible, la liberté de choix des clients. Le principe de l'économie des données et de la prévention exige de ne pas traiter des données à caractère personnel ou aussi peu que possible, d'exclure d'emblée la saisie de données ayant ou pouvant avoir un lien avec des personnes ou de la réduire au minimum, en bref de recueillir aussi peu de données que possible.

Dans la pratique, cela signifie par exemple que le numéro du compte bancaire du voyageur ne peut être requis que lorsque ledit voyageur a droit à une indemnité et qu'une somme doit lui être remboursée. La saisie de ce numéro de compte bancaire avant d'examiner le droit du voyageur à une indemnisation est en contradiction avec le principe de la protection des données. En outre, le client doit être informé de la procédure et de l'utilisation de ses données personnelles. Si celles-ci peuvent être utilisées pour d'autres projets commerciaux, le consentement du client doit être demandé au préalable et de manière proactive.

Le transfert des données dans d'autres pays constitue un autre défi intéressant dans le cadre de la coopération internationale. Un tel transfert est autorisé au sein de l'UE, de l'EEE et dans des pays tiers disposant d'un niveau approprié de protection de données, mais il est interdit en principe dans des pays tiers ne disposant pas d'un tel niveau de protection des données. Dans ce dernier cas, les entreprises concernées doivent disposer d'une réglementation contraignante concernant la protection des données, afin que les informations relatives aux réclamations puissent tout de même être échangées et que ces réclamations, espérons-le, puissent être traitées à la satisfaction des voyageurs.

Les exigences en matière de protection des données et leur mise en œuvre dans le cadre d'une coopération entre les entreprises ferroviaires et vis-à-vis des voyageurs en adéquation avec la législation ont d'ores-et-déjà été inscrites à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Groupe de travail CIV.

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org

Original: DE

Initiative Full Service Model (FSM)

L'initiative a été initialement lancée dans le contexte de la 1ère phase de travail de la STI TAP, par un groupe de travail bénévole qui a œuvré, selon le modèle d'une entreprise, conjointement avec des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets. A compter de la fin 2014, l'initiative FSM sera poursuivie dans le secteur sous une forme volontaire visant à développer dans un premier temps des spécifications informatiques de type ouvert pour la réservation de services ferroviaires. Cette initiative FSM prendra en considération également le contexte de la multimodalité (d'autres modes de transport, tels que les transports locaux, aériens etc., pourront être ajoutés ultérieurement).

Aujourd'hui, les entreprises ferroviaires suivantes y participent : ATOC, BeNeRail, DB, PKP InterCity, SNCF, SJ, Trenitalia et RENFE. S'agissant des vendeurs de billets, Amadeus, Sabre, The Trainline et Traveport rejoignent le projet, soutenus en cela par la CER, l'ETTSA (The European Technology & Travel Services Association) et l'ECTAA (The European Travel Agents' and Tour Operators Associations). Depuis juillet 2014, le CIT participe également activement à cette initiative FSM comme conseiller.

Le FSM a pour principal objectif de créer de nouvelles spécifications ouvertes et normalisées en vue de la distribution de services ferroviaires, non seulement entre les entreprises ferroviaires mais également entre ces dernières et les vendeurs de billets, sous la forme notamment de systèmes de réservation informatique [Global Distribution Systems (GDS)] et d'agences de voyages en ligne. Il s'agira principalement de vendre des billets d'une destination à une autre à partir du système d'information choisi sur les horaires, les abonnements et autres billets sans date étant traités lors d'une seconde phase du FSM.

Le FSM s'organise selon sept axes de travail en fonction de la séquence du processus de vente et à partir des informations de base concernant les voyages, telles que les données relatives aux horaires, les données de référence concernant la planification, l'offre, la réservation, les services après-vente, l'exécution, les décomptes, le règlement, et les informations de nature juridiques et contractuelles. La première partie du travail se concentrera sur les étapes initiales du processus de vente : données de référence/données sur les horaires, planification du voyage, offre et réservation ; elle sera suivie d'une deuxième partie couvrant les services

après-vente, l'exécution, les décomptes, le règlement, etc. La mouture finale des exigences commerciales relatives à la première partie sera prête et approuvée début 2015, tandis que la phase des spécifications sera finalisée fin 2015 dans le cadre d'une validation pratique (« proof-of-concept ») des principales hypothèses et concepts du FSM.

Le CIT participe activement à cette initiative FSM, notamment dans le cadre de l'axe de travail « Considérations contractuelles et juridiques ». La principale tâche consiste à soutenir tout le travail d'un point de vue juridique et contractuel, en examinant plus particulièrement la conformité du FSM avec le droit international ferroviaire (CIV, PRR, STI-TAP, etc.). Le CIT concourt en outre au projet en répondant aux questions qui se posent dans le cadre du travail, comme par exemple : « quand le contrat de transport est-il considéré comme conclu » (question importante au regard notamment des ventes sur Internet) ou encore « quelles sont les implications juridiques concernant les billets personnalisés » (un nombre croissant de billets de train sont aujourd'hui associés à des voyageurs spécifiques comme c'est le cas pour les transports aériens).

Le FSM aura également une influence majeure sur le travail futur du CIT et sur les produits voyageurs du CIT, notamment le nouveau Guide Ticketing CIV, puisqu'à l'avenir les nouvelles interfaces de vente créées par le FSM devraient devenir la norme dans la vente des produits ferroviaires internationaux.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN

Le système de carte à puce des transports publics avalisé par la cour suprême des Pays-Bas

Dans la décision qu'elle a rendue récemment, la cour suprême des Pays-Bas a jugé que la transformation de titres de transport électroniques en signes d'écriture lisibles doit être proposée par l'EF à la demande des voyageurs avant, après et pendant le voyage. Les moyens techniques sont déjà aujourd'hui disponibles. Les NS ne doivent donc pas réintroduire les billets papier.

Historique de l'affaire

Le 9 juillet 2014, les NS optent au niveau national pour un nouveau système de billetterie électronique, connu sous le nom de « OV-chipkaart », dans lequel toutes les informations sont sauvegardées sur la puce d'une carte. Un voyageur a présenté une réclamation fondée sur l'article 7 § 5 de l'annexe I au Règlement PRR (Article 7 § 5 CIV), selon lequel les titres de transport établis sous forme d'enregistrement électronique peuvent être transformés en signes d'écriture lisibles. Un voyageur a également demandé aux NS de réintroduire des billets « papier », puisqu'il n'était pas possible de vérifier ses titres de transport selon les modalités pré-

vues à l'article 7 § 3 CIV. Ainsi, la carte à puce ne répondrait pas selon lui au principe de l'équivalence fonctionnelle avec un billet « papier ». L'affaire fut finalement portée en appel devant la juridiction suprême des Pays-Bas.

Décision de la Cour

Le College van Beroep voor het bedrijfsleven a jugé, dans sa décision du 29 septembre 2014, que les NS n'étaient nullement tenus de réintroduire les billets « papier ». Le tribunal a motivé sa décision en expliquant que les informations accessibles sur un billet « papier » et sur un titre de transport électronique ne peuvent être accessibles d'une même manière – et que cela ne tombe pas sous le coup de l'exigence de l'équivalence fonctionnelle visée à l'article 7 § 3 CIV. Dans le même temps, dès lors qu'un voyageur souhaite vérifier le statut de sa carte à puce, l'EF doit le permettre, y compris à bord du train grâce à la machine à carte du contrôleur.

Les NS ont été en mesure de montrer que les technologies informatiques modernes, y compris dans le secteur des transports, permettent de fournir aux voyageurs les informations contenues sur leur carte à puce. La Cour a reconnu que les voyageurs avaient déjà la possibilité d'accéder au statut actualisé de leur carte lors de l'enregistrement, au niveau des bornes de vente de billets, via la page web des NS, voire même de recevoir au bureau des NS un reçu récapitulatif des informations électroniques. En outre, les voyageurs ont la possibilité de vérifier le statut actuel de leur carte pendant le voyage sur la machine du contrôleur. Bien qu'auparavant

cette vérification fût laissée à la discrétion du contrôleur, la Cour a jugé que cette option devait toujours être accessible aux voyageurs et qu'il incombait au contrôleur de coopérer. La juridiction a décidé que l'ensemble de ces options, prises conjointement, garantissent une authentification équivalente au sens de l'article 7 § 3 CIV et de l'annexe I au Règlement PRR. Suite à cette décision, les NS vont former tout leur personnel à présenter leurs appareils de billetterie aux voyageurs, à la demande de ces derniers.

L'affaire n'a pas d'incidence directe sur les autres Etats membres de l'Union européenne mais elle représente toutefois une meilleure pratique susceptible d'être prise en compte – si la même question se posait ailleurs en Europe – par les juridictions nationales. Le Groupe de travail CIV suit de près le thème de la billetterie électronique et traite la question de l'équivalence fonctionnelle des billets « papier » et des titres de transport électroniques.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

- ➔ [Règlement CE n° 1371/2007 \(Rail PRR\)](#)
- ➔ [College van Beroep voor het bedrijfsleven, AWB 13/398, 29-09-2014](#)

La juridiction néerlandaise rejette le droit à indemnisation en cas de réacheminement par des moyens propres

La Cour suprême des Pays-Bas a récemment jugé que si un voyageur n'utilisait pas un moyen de transport alternatif (bus) organisé par le transporteur ferroviaire, et qu'en lieu et place il montait de son propre chef dans le train d'une autre entreprise ferroviaire, il ne pouvait se prévaloir d'aucune indemnisation au titre des frais de transport supplémentaires encourus.

Historique des faits

Un voyageur se rendait à Venlo depuis Rotterdam à bord d'un train exploité par les NS. La voie ferrée était bloquée avant Eindhoven. Au moment de changer de train, à Tilburg, le voyageur fut informé de la situation et il lui a été demandé d'attendre qu'une solution alternative soit trouvée. Les NS ont organisé en 30 minutes un transport de substitution par autocar en direction de Venlo. Toutefois, le passager a acheté un billet et a immédiatement pris un train exploité par Veolia pour se rendre à Nijmegen puis à Venlo. Il a ensuite demandé à être indemnisé par les NS au titre du trajet parcouru avec Veolia (8 EUR).

Décision de la Cour

Le College van Beroep voor het bedrijfsleven, suite aux deux décisions du NEB néerlandais en faveur des NS, a décidé également que l'article 16 du Règlement PRR n'octroie pas aux voyageurs un droit à indemnisation dans les cas de réacheminement par des moyens propres dès lorsqu'un

transport de substitution a été organisé par le transporteur ferroviaire initial. La Cour n'a pas retenu les allégations du voyageur selon lesquelles les autocars ne constituaient pas des « conditions de transport comparables » et les liaisons opérées par Veolia représentaient en l'occurrence le moyen de poursuivre le voyage « dans les meilleurs délais », conformément aux exigences de l'article 16 du Règlement PRR. La Cour a confirmé la position des NS et jugé que l'article 16 n'oblige en aucun cas le transporteur à offrir de poursuivre le voyage avec un autre transporteur en cas de retard de plus de 60 minutes, puisque les NS avaient proposé un transport de substitution par autocar. Par conséquent, le voyageur ne pouvait se prévaloir d'aucune indemnisation dans ce cas.

Cette décision de la Cour est conforme à la position du CIT sur les exigences en matière de poursuite du voyage visées dans le Règlement PRR, ce que reflète d'ailleurs le point 9.1.3 des GCC-CIV/PRR, selon lequel la poursuite du voyage n'est possible qu'avec les transporteurs participant à l'exé-

cutation du contrat de transport, dans des conditions comparables au voyage initial.

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

Liens utiles

- ➔ [Règlement CE n° 1371/2007 \(Rail PRR\)](#)
- ➔ [College van Beroep voor het bedrijfsleven, AWB 13/398, 29-09-2014](#)

↔ **TRAFIC MARCHANDISES**

Transports eurasiatiques de marchandises – Nouvelles opportunités pour les entreprises ferroviaires

Ce message important a pu être retiré comme un fil rouge des dernières réunions du Groupe des coordinateurs et du Groupe de pilotage CIM/SMGS à la mi-septembre, en sus de la révision en cours du SMGS. Les représentants de plus de 35 entreprises ferroviaires membres du CIT et de l'OSJD ainsi que les Chemins de fer chinois et du Kazakhstan constatent que la globalisation des marchés et le commerce sur Internet ouvrent de nouvelles perspectives pour les entreprises ferroviaires.

Un exemple pratique

Un étudiant bernois, appelons-le «D», a commandé des chaussures de sport Vans très convoitées sur Internet pour le prix de 15 CHF. Le producteur chinois est confronté à la tâche de fournir ce produit par la voie la plus rapide à D, sans générer des coûts de transport exagérés. Une livraison par la voie maritime prendrait environ 45 jours, mais D n'est pas disposé à attendre. La variante par la voie aérienne serait plus rapide, elle prendrait deux jours, mais D devrait payer 60 CHF de plus. Cela correspondrait aussi au prix à payer dans un magasin bernois lors des soldes d'été. Qui a pensé à la nouvelle possibilité de transporter des colis postaux comme marchandise de groupage dans des conteneurs par rail en l'espace de neuf à douze jours depuis la Chine jusqu'en Europe ? Ce serait également la solution idéale pour D, le rapport qualité-prix étant parfait.

Le représentant de la République populaire de Chine au sein du Comité de l'OSJD a également renseigné sur cette nouvelle possibilité lors de la réunion. Est-ce juste une coïncidence si les pères fondateurs ont établi l'Union postale universelle, l'OTIF et le CIT à Berne voici plus de 100 ans ?

L'entreprise de logistique globale UPS a en outre informé qu'elle planifie des transports ferroviaires réguliers entre la Chine et l'Europe. Chengdu et Zhengzhou seraient les points de départ en Chine, alors que Lodz en Pologne et Hambourg en Allemagne seraient les points de destination. Selon les informations d'UPS, les transports ferroviaires sont deux fois plus rapides que les transports maritimes et 70 %



Une infrastructure ferroviaire bien développée pour les transports ferroviaires eurasiatiques

meilleur marché que les transports aériens sur un même parcours. Dans le cadre d'une enquête d'UPS auprès de ses clients, il est ressorti que le 71 % des personnes interviewées ont déclaré vouloir transférer dans les trois ans leurs trafics sur le rail.

Un pont ferroviaire entre l'Europe et l'Asie

De nouveaux trafics confirment à nouveau clairement le rôle important du projet conjoint du CIT et de l'OSJD « Intéropérabilité juridique CIM/SMGS ». Selon les informations du Groupe InterRail, un résultat record a été enregistré lors d'un transport entre Brest à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie et Erenhot à la frontière entre la Mongolie et la Chine. Le transport a duré seulement 9 jours pour une distance de plus de 8'000 kilomètres, ce qui représente une vitesse record de 900 km par jour. Le train transportait 41 conteneurs de 40', chargés en particulier d'équipements en acier pour le développement des infrastructures dans la province chinoise de Zhengzhou. Le gouvernement provincial fournit un appui substantiel au développement du transport ferroviaire international, notamment avec l'Europe, afin d'améliorer le nouveau potentiel de développement pour cette région économique émergente.

Après le succès des trains de conteneurs entre Zhengzhou et Hambourg en été 2013, l'objectif consiste à développer ces trafics dans la direction opposée. La paire de trains est connue sous l'appellation « Ostwind » / « Westwind ». L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour ces trafics dans les deux sens est une condition préalable importante pour une réalisation optimale de ces transports.

Une bonne collaboration entre les entreprises ferroviaires est nécessaire

La collaboration entre les Chemins de fer russes (RZD) et les Chemins de fer chinois (CR) jouera également à l'avenir un rôle important pour le développement du transport des marchandises entre l'Europe et la Chine. A cette fin, un accord a été signé le 20 mai 2014 concernant la collaboration stratégique entre les RZD et les CR. De nouveaux points frontières seront créés dans le cadre de cette collaboration pour le trafic international ferroviaire des marchandises et l'infrastructure ferroviaire nécessaire sera construite. Ces améliorations réduiront la durée de ces transports et assureront une sécurité accrue.

Les Chemins de fer chinois et mongols demeurent intéressés au développement de leurs activités commerciales et de leurs transports ferroviaires, grâce à un déroulement simple et efficace des transports eurasiatiques. Actuellement, les Chemins de fer de la République populaire de Chine ne peuvent satisfaire que le 60 % de la demande des transports eurasiatiques, ce qui confirme un grand potentiel de développement.

Lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et CGT uniformes EurAsia du CIT

Au titre de soutien concret à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans les trafics à destination et en provenance de la République populaire de Chine, le CIT pense à l'utilisation de la langue chinoise pour l'établissement de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les trafics au départ de la République populaire de Chine et à l'inscription prioritaire de trois relations de trafics dans le Guide lettre de voiture CIM/SMGS:

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

La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS établit ainsi un pont juridique entre les différents ordres juridiques CIM et SMGS, ainsi qu'entre les langues et les frontières. Derrière chaque lettre de voiture CIM/SMGS se cache une relation contractuelle entre les intervenants dans le champ d'application des RU CIM et du SMGS, c'est-à-dire entre l'expéditeur des marchandises, le transporteur et le destinataire des marchandises. Ainsi, la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS offre une plus grande sécurité juridique. Elle est également reconnue comme document de transit douanier et



Un challenge pour le futur: connecter le lieu de production et le lieu de consommation par le rail

comme document bancaire. Elle peut être utilisée pour les trains complets, les rames de wagons, les wagons isolés et les conteneurs, sous forme papier ou électronique. La société informatique OLTIS a déjà élaboré un programme, «Documents+», pour l'établissement électronique de la lettre de voiture CIM/SMGS en langue chinoise.

Entre-temps le CIT a finalisé les Conditions générales de transport (CGT EurAsia). Elles ont été approuvées à l'unanimité par la Commission CIM du CIT en mars 2014 et publiées par le SG CIT le 1er juillet 2014. Elles ne s'appliquent que si les contrats de transport y font référence (principe de l'opting-in). Par conséquent, le développement et la réalisation d'une stratégie de mise en œuvre sont déterminants pour le succès des CGT EurAsia. Une bonne coopération avec les représentants de la clientèle dans les différents organes et organisations est importante pour la mise en œuvre rapide des CGT EurAsia. Par ailleurs, leur compatibilité avec le droit national impératif - en particulier sur les corridors transsibériens - ne doit pas être négligée.

L'utilisation des CGT EurAsia sous la forme de conditions générales de transport intervient sur la base du droit international privé (DIP), y compris les règles relatives aux conflits de lois. En appliquant une telle solution, les transports en trafic international ferroviaire marchandises entre les Etats appliquant les RU CIM et les Etats appliquant le SMGS pourront être effectués sous l'égide d'un seul contrat de transport.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Nouvelle édition trilingue du CIT des Règles uniformes CUI en novembre 2014

La Commission de révision de l'OTIF a adopté une modification rédactionnelle de l'art. 5bis § 1 et 2 des Règles uniformes CUI

Le Secrétaire général de l'OTIF avait soumis une proposition de modification rédactionnelle de l'art. 5bis des Règles uniformes CUI au comité de Révision de l'OTIF afin de clarifier un terme. En lieu et place du terme «droit communautaire», le terme «droit de l'Union européenne» sera utilisé à l'art. 5bis § 1 et 2. La proposition a été adoptée par la Commission de révision dans sa 25ème réunion le 25 juin 2014.

La modification entrera en vigueur le 1er juillet 2015. Le CIT a adapté en conséquence sa version trilingue des Règles uniformes CUI à la mi-novembre 2014 et a informé ses membres sur la modification par le biais d'une lettre circulaire.

Aucune modification de fond n'a été apportée au contenu des Règles uniformes CUI.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org

Original: DE



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.

Quelle est la responsabilité des transporteurs subséquents dans leur relation interne?

Lors d'un transport international, les transporteurs subséquents conviennent de dépasser la limite de la responsabilité selon les Règles uniformes CIM (RU CIM).

Sont-ils liés par la limite de responsabilité selon les RU CIM ou peuvent-ils convenir entre eux une limite supérieure ? Quelle est leur responsabilité dans leur relation interne ?

Les articles 23 ss. CIM règlent la responsabilité du transporteur à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. Cette responsabilité causale du transporteur vis-à-vis du client est fixée à un plafond de 17 DTS (environ 23 €) par kilogramme de masse brute manquant en cas de perte totale ou partielle de la marchandise (article 30 § 2 CIM) et à un pourcentage de dépréciation de la marchandise au lieu de destination en cas d'avarie de la marchandise (article 32 § 1 CIM). Selon l'art. 5 CIM, le transporteur est libre d'assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues par les RU CIM.

Dans la relation entre les transporteurs subséquents, le ch. 23 des CG co-traitance règle deux cas en application des RU CIM :

- Le ch. 23 alinéa 1 règle le cas général (lex generalis) en matière d'indemnisation selon les RU CIM – art. 30 § 2 CIM en cas de perte, art. 32 § 1 CIM en cas d'avarie ou art. 33 § 1 CIM en cas de dépassement du délai de livraison – dans la relation interne entre les transporteurs ;
- Le ch. 23 alinéa 2 offre la possibilité aux transporteurs, comme cas particulier (lex specialis), de fixer le montant maximal des dommages-intérêts en cas d'extension de la responsabilité.

Les articles 23 ss. CIM et l'article 5 CIM règlent donc la relation externe entre le client et le transporteur comme parties au contrat de transport. De leur côté, les CG co-traitance du CIT règlent la relation interne entre les transporteurs subséquents entre eux et ne sont applicables que si elles sont convenues par ces derniers (opting in).

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Réunion d'automne du Comité du CIT à Lucerne

Le Comité s'est réuni sous la direction de son Président Jean-Luc Dufournaud le 18 septembre 2015 à Lucerne. Une visite au Musée suisse des transports a constitué un prélude technique réussi à cette réunion sur les rives du lac des Quatre-Cantons.

Madame Andrea Scholz, Cheffe du service juridique à la SA ÖBB Voyageurs et Madame Aikaterini Vitou, Cheffe des affaires internationales au sein de TRAINOSE, qui avaient été désignées par leur entreprise pour occuper un siège vacant au sein du CIT, ont également participé à la réunion du Comité et ont pu se présenter en vue de leur recommandation par le Comité à l'Assemblée générale.

Le Comité a pris congé de Madame Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS), membre de longue date du Comité et dont le mandat arrive à échéance à la fin de l'année. Le Président a remercié Madame Hénuset de son excellente collaboration. Grâce à ses grandes compétences professionnelles et à son réseau de relations très développé au niveau international, elle a fourni une contribution essentielle au développement du CIT.

Principal thème de la réunion : la révision en cours de la COTIF 1999

Le Comité a d'abord passé en revue les résultats de la réunion de la Commission de révision de l'OTIF, qui s'est tenue du 25 au 27 juin 2014, et a retenu la procédure à adopter.

En sus des modifications de la Convention de base COTIF et des modifications de détail des appendices techniques APTU et ATMF, la Commission de révision de l'OTIF s'est penchée sur la question de la réglementation des ateliers pour le matériel roulant ferroviaire (ECE). Au niveau du droit international du transport ferroviaire, l'ECE doit être considéré comme auxiliaire du détenteur du wagon à l'art. 9 CUV.

S'agissant des suggestions du CIT relatives aux RU CIM, qui prévoient pour l'essentiel l'utilisation standardisée de la lettre de voiture électronique, il a résulté des discussions qu'une concertation formelle était encore nécessaire avec la Commission européenne afin de clarifier les interfaces éventuelles avec le nouveau code des douanes de l'UE. Le SG CIT a été chargé de prendre toutes les mesures appropriées afin d'assurer une mise en œuvre satisfaisante de ce projet stratégique des entreprises ferroviaires.

Le Comité a considéré comme positif le résultat des discussions au sein de la Commission de révision concernant les suggestions du CIT aux RU CUI. Les suggestions du CIT ont été bien accueillies par les Etats membres de l'OTIF et la Commission européenne. Le Secrétaire général de l'OTIF a annoncé la création d'un Groupe de travail ad hoc CUI pour élaborer des propositions de modifications des RU CUI à



Le Comité lors de sa réunion à Lucerne

l'intention de l'Assemblée générale de l'OTIF. Le SG CIT participera activement aux travaux dans l'intérêt des membres du CIT.

Le Comité soutient la conclusion d'un accord de collaboration avec l'OSJD

Le Comité a pris acte avec satisfaction de l'état des négociations du SG CIT concernant un accord de collaboration avec l'OSJD. Il s'agit de formaliser les travaux en cours dans les différents projets (lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, documents de transport électroniques, multimodalité, collaboration dans le cadre du projet CIV/SMPS). Cette coopération est également importante en relation avec les travaux de l'UNECE relatifs à l'harmonisation du droit international des transports ferroviaires.

Le programme de formation du CIT débutera en 2015

Le Comité a été renseigné sur l'état d'avancement des travaux de préparation des séminaires de formation du CIT. TRAINOSE a d'ores et déjà annoncé son intérêt pour l'organisation d'un séminaire décentralisé, probablement en septembre 2015 à Athènes.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Comité aura lieu le 23 avril 2015 au siège du CIT à Berne.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Nouvelle collaboratrice dans le domaine juridique marchandises

L'engagement pour une durée limitée de Dominic Quiel s'est achevé à la fin août (voir le CIT-Info 4/2014). C'est pourquoi le poste de jeune conseiller juridique dans le domaine marchandises au sein du Secrétariat général était à repourvoir.

Madame Nina Sziladi-Scherf a décidé de relever ce passionnant défi ; elle a étudié le droit en Allemagne, avec un accent sur le droit international privé, le droit de la procédure et le droit international public. En outre, elle a achevé avec succès le programme d'études pour un master dans le droit de l'entreprise (LL.M.) « Negotiating and designing contracts », dans le cadre duquel elle a acquis les connaissances nécessaires dans le domaine du droit des contrats.

Madame Sziládi-Scherf travaillait récemment à la Deutsche Bahn à Francfort-sur-le-Main ; elle y a occupé un poste au sein de la division fiscale après l'obtention de son diplôme de droit, avant de passer dans le domaine de la gestion des biens fonciers.

Nina Sziladi-Scherf a commencé son activité au CIT au début octobre. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue au sein de notre équipe et nous nous réjouissons d'une collaboration fructueuse.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE

Au revoir et merci beaucoup



Au début du mois d'octobre, le Secrétariat général du CIT a pris congé de Monsieur Thomas Gyger, qui a démissionné de son poste au CIT avec effet à la fin novembre 2014, afin de relever un nouveau défi personnel. Son successeur est Jan Svensson (voir le CIT-Info 4/2014). Monsieur Gyger travaillait depuis 2011 comme expert dans le domaine

voyageurs et s'occupait surtout des questions comme le «fond de garantie» et le «guide relatif à la billetterie».

Nous remercions Monsieur Gyger du travail fourni et lui souhaitons plein succès dans sa nouvelle orientation.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE

Le CIT souhaite une cordiale bienvenue aux nouveaux membres.

METRANS Danubia Kft.

Le Groupe Metrans est un opérateur ferroviaire intermodal, dont l'objectif principal est d'organiser le transport des conteneurs dans les ports européens ainsi que dans les pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est.

La croissance rapide des trafics en Hongrie a conduit à la création en 2003 de la société METRANS Danubia Kft. à Budapest (filiale de la METRANS Danubia a.s., dont le siège est en Slovaquie).

Aujourd'hui, la METRANS Danubia Kft. est l'une des principales entreprises ferroviaires pour le trafic intermodal en Hongrie. Ses bureaux situés dans les ports lui permettent de garantir des prix de transport avantageux.

CENTRAL RAILWAYS a.s.

est une entreprise jeune et dynamique dont le siège est à Košice (SK) ; elle veut occuper une position pertinente parmi les entreprises ferroviaires d'Europe centrale.

L'objectif principal de la société consiste à atteindre un service de haute qualité et à proposer un excellent service à la clientèle ainsi que des prix compétitifs dans le secteur ferroviaire.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE





CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
20 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
3/4 décembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
4/5 février	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
10 mars	Commission CUI	Berne	Myriam Enzfelder
25 mars	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
26 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
15 avril	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
23 avril	Comité 1/2015	Berne	Cesare Brand
28-29 avril	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
21 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Joël Forthoffer
10/11 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
24 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
7/8 juillet	Legal and experts group CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Responsabilité
18 novembre	TAP-TSI CCM Meeting	ERA	Lille	Jan Svensson
27 novembre	TAP-TSI CSG meeting	CER	Frankfurt	Jan Svensson
24/25 novembre	(SC.2) Working Party on Rail Transport	UNECE	Genève	Cesare Brand
25 novembre	Groupe d'étude Utilisateurs wagons	UIC	Paris	Erik Evtimov / Nina Sziladi-Scherf
26 novembre	Freight Steering Committee	UIC	Bruxelles	Erik Evtimov
27 novembre	Freight Forum	UIC	Bruxelles	Erik Evtimov
26 novembre	Presentation of the E-GTC-I with CER, RNE and EIM	EC	Bruxelles	Cesare Brand Myriam Enzfelder
26/27 novembre	Working Group of Appendices D (CUV) and E (CUI) of COTIF	EC	Bruxelles	Cesare Brand Myriam Enzfelder
2 décembre	19th Regional Assembly Conference	UIC	Paris	Cesare Brand
3 décembre	85th General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
9 décembre	Working group on the revision of the CIM UR	OTIF	Berne	Erik Evtimov / Nina Sziladi-Scherf
9 décembre	EPF Inaugural Summit	EPF	Bruxelles	Tetyana Payosova
9 décembre	FSM Steering Committee	FSM	Bruxelles	Jan Svensson / Tetyana Payosova
10 décembre	Working Group for the preparation of the Revision of Appendix E (CUI UR)	OTIF	Berne	Cesare Brand Myriam Enzfelder
11 décembre	Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
12 décembre	General & Regional Assembly	CER	Bruxelles	Cesare Brand

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