



TABLE DES MATIÈRES

Conférence des services des réclamations voyageurs

Berne, 24 septembre 2015.

La conférence débutera par une présentation générale des derniers développements de la réglementation européenne sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) ainsi que des actualités concernant les produits voyageurs du CIT.

L'accent sera ensuite mis sur les cas pratiques auxquels sont confrontés tous les jours les services des réclamations voyageurs. Ils seront abordés en groupes puis en session plénière. Dans l'après-midi, d'autres aspects liés notamment à l'assistance et aux arrangements commerciaux seront abordés sous un angle pratique. Enfin, la conférence proposera d'intéressantes possibilités de networking.

Le programme détaillé de la conférence sera communiqué en juin.

Le Comité du CIT a tenu sa première réunion de l'année à Berne

Le résultat réjouissant de l'exercice 2014 du CIT, l'état des travaux réalisés dans le cadre du programme de travail 2015 adopté par l'Assemblée générale le 20 novembre 2014 et le développement des produits du CIT à l'horizon 2020 constituaient les principales questions à l'ordre du jour de la réunion du Comité le 23 avril 2015, qui s'est tenue à Berne sous la direction du Président Jean-Luc Dufournaud (SNCF).

Vous trouvez de plus amples informations sur cette réunion à la [Page 9](#)

- 2 Facilitation du transport ferroviaire international dans la région de la CESAP
- 3 Défis et opportunités dans les transports est - ouest de voyageurs
- 4 La Colpofer et le CIT unis dans la lutte contre la fraude
- 4 Mise en œuvre des CGT EurAsia
- 5 La Commission CIM du CIT
- 6 Transports internationaux de colis postaux par le rail
- 7 Le nouveau Groupe de travail CUI du CIT entame ses travaux
- 8 Admissibilité de limites inférieures de responsabilité dans les CG du gestionnaire de l'infrastructure relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
- 9 Comité du CIT 1/2015



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

La mise en œuvre du programme de travail approuvé par l'Assemblée générale le 20 novembre 2014 bat son plein. Nous rapportons dans ce numéro sur les décisions de la Commission CIM, qui a approuvé de nombreuses modifications des produits du CIT. Nous pouvons également signaler un progrès important dans la mise en œuvre des CGT EurAsia conjointement avec le Conseil de coordination pour les transports transsibériens (CCTT). Un nouveau projet développé avec l'Union postale universelle et visant à promouvoir le transport par rail de colis postaux entre la Chine et l'Europe rencontre un vif intérêt. Eu égard aux nouveaux développements liés au commerce électronique, ce projet constitue une grande opportunité pour le chemin de fer. Vous trouverez également dans ce numéro notamment un rapport sur la première réunion de cette année du Comité et des articles sur les travaux en cours dans les domaines du transport des voyageurs et de l'infrastructure.

Bonne lecture !

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



Facilitation du transport ferroviaire international dans la région de la CESAP

Le Secrétariat de la CESAP (Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique) a mis en œuvre un projet intitulé « Enhancing the Operationalization of the Trans-Asian Railway-Costing, Marketing and Facilitation of Railway Services ». Le secrétaire général adjoint du CIT a été invité à participer à ce travail en qualité de conseiller principal en vue de la mise en œuvre de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans la région.

Facilitation du transport ferroviaire au sein de la CESAP

Dans le cadre de ce projet, une étude a été entreprise afin d'élaborer un cadre régional de coopération entre les États membres et de faciliter le transport ferroviaire international. Le projet préliminaire a été discuté lors de la réunion régionale des chemins de fer qui s'est tenue à Bangkok en octobre 2014 et il a été décidé de convoquer la réunion d'un groupe d'experts ad hoc afin de redéfinir et de finaliser le cadre régional de coopération. Le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20), intitulé « L'avenir que nous voulons », a placé les modes de transport viables au cœur du développement durable, et en a fait une priorité du programme de développement mondial. Les inquiétudes croissantes quant aux conséquences négatives pour l'environnement du transport routier d'une part, et les craintes de plus en plus vives concernant la sécurité énergétique d'autre part ont mené à prêter une attention accrue au développement des chemins de fer en tant que mode de transport compétitif. Par ailleurs, l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique fournit le cadre nécessaire à un développement coordonné du transport ferroviaire dans la région.

Cet accord permet de relancer la mise en place d'un transport ferroviaire respectueux de l'environnement, efficace, concurrentiel mais également complémentaire avec d'autres modes de transport. La nouvelle analyse attire l'attention sur les deux principaux éléments qui modèlent le marché du transport intermodal international de marchandises : progression des innovations et poursuite de la libéralisation du commerce et du marché de capitaux. Alors que la progression des innovations permet de réduire les coûts du transport, la libéralisation accrue du commerce et du marché de capitaux se traduit par une augmentation des activités d'import-export.



Réseau ferroviaire transasiatique

La progression du commerce intrarégional d'une part et les nouvelles préoccupations en matière de sécurité énergétique et de conséquences négatives du transport sur l'environnement d'autre part ont sensibilisé les pays de la région Asie-Pacifique au rôle des chemins de fer en tant que moyen de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement. L'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique (TAR)⁽¹⁾ en 2009 a montré la disposition des pays membres à coopérer sur des projets ferroviaires d'importance internationale et à travailler ensemble au développement de corridors ferroviaires efficaces de nature à favoriser le commerce inter-régional.

La création d'un régime juridique international uniforme pour le trafic eurasiatique fait partie des objectifs politiques à long terme pour les dix à quinze prochaines années. Dans l'attente de la création par les États d'un nouveau cadre légal uniformisé, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE) encourage les entreprises ferroviaires et les associations de la clientèle à rechercher des solutions d'harmonisation sur une base contractuelle. Précisément, la troisième phase du projet intitulé « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » prévoit la création de règles standardisées en vue d'une uniformisation du droit du transport ferroviaire sur une base contractuelle. La déclaration politique relative à un droit du transport ferroviaire eurasiatique a été signée en février 2013 par 37 représentants de pays participants de l'UNECE et de la CESAP, lesquels se sont engagés à entamer officiellement les activités d'harmonisation dans le domaine du droit des transports ferroviaires eurasiatiques dans le cadre des Nations Unies. Par ailleurs, cette déclaration invite l'ensemble des entreprises ferroviaires intéressées, mais aussi les autres parties prenantes et les organisations ferroviaires internationales à développer des règles standardisées provisoires pour les contrats de transport ferroviaire eurasiatique.

Le cadre de la coopération régionale en relation avec l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pourra être utilisé par les États membres et leurs partenaires dans ce processus d'harmonisation des exigences liées au

(1) Le réseau TAR se compose actuellement d'un peu plus de 117'500 km de lignes ferroviaires, qui ont été choisies pour leur capacité à servir le commerce international au sein de la région Asie/Pacifique et aussi entre l'Asie et l'Europe.

transport ferroviaire international dans la région, l'objectif ultime étant de parvenir à un accord régional sur la facilitation du transport ferroviaire international.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

→ [Site web Trans-Asian Railway UNESCAP](#)

→ [Trans-Asian Railway Network Map](#)



TRAFIC VOYAGEURS

Défis et opportunités dans les transports est – ouest de voyageurs

Les défis du siècle numérique, les droits des voyageurs dans les transports internationaux est – ouest de voyageurs, les billets du trafic CIV/SMPS et de nouvelles solutions multimodales répondant aux besoins des voyageurs, ce sont les questions dont le Groupe de travail CIV/SMPS s'est occupé lors de sa dernière réunion le 15 avril à Berne.

Lors de sa 10ème réunion, le Groupe de travail CIV/SMPS s'est concentré d'une part sur le développement des produits existants du CIT – le Guide relatif aux régimes de responsabilité CIV/SMPS et la carte géographique interactive relative aux régimes juridiques applicables, qui sont à la disposition des membres du CIT depuis le 1er octobre 2014 – et d'autre part sur une série de nouvelles questions importantes pour un bon déroulement des transports CIV/SMPS.

Les experts se sont penchés notamment sur la question de la réforme envisagée du régime de la protection des données au sein de l'UE, en particulier à la lumière des conséquences possibles sur les transports est – ouest de voyageurs à la suite d'une extension du champ d'application géographique du régime. Une autre question importante est celle de l'application éventuelle du nouveau guide du CIT concernant la billetterie dans les trafics CIV/SMPS par les réseaux SMPS qui sont également membres du CIT. Le nouveau guide entrera en vigueur probablement le 13 décembre 2015, après son approbation par la Commission CIV. Les spécifications juridiques et fonctionnelles relatives aux billets internationaux (chapitre 6 du nouveau guide) et l'utilisation du fond de garantie du CIT, qui garantit un haut niveau de sécurité des billets et permet de prévenir les falsifications,



Les experts CIV/SMPS ont entre autres discuté de du développement des Produits du CIT existants, ainsi que d'une série de nouvelles questions.

sont particulièrement importantes pour les membres du CIT. La mise en œuvre du nouveau fond de garantie CIT 2012 dans les trafics est – ouest serait également avantageuse. Afin de simplifier le travail quotidien des membres du CIT, le SG CIT a procédé à une première analyse comparative des différents éléments de sécurité des modèles de billets de la FPC (conformes aux exigences du SMPS) et du modèle du CIT et présenté les résultats en réunion.

La prochaine réunion du GT CIV/SMPS aura lieu dans le cadre d'un workshop relatif aux transports internationaux est – ouest de voyageurs le 29 octobre 2015, probablement dans la gare SNCF de Monte-Carlo. Le workshop sera animé par le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud, et soutenu activement par le SG OTIF ; les membres du CIT, de l'OSJD et de la CER, ainsi que des représentants de la DG MOVE participeront à cette manifestation.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: DE

La Colpofer et le CIT unis dans la lutte contre la fraude avec des titres de transport

La Colpofer (« Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité ») est un groupe spécial indépendant de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Créée en 1980, elle travaille sur différentes mesures de sécurité en matière notamment de vol de métaux, de graffitis, de terrorisme, de fraude avec des titres de transport, etc. Le CIT soutient activement l'un des groupes de travail de la Colpofer spécialisé dans les questions de fraude et de contrefaçon de titres de transport et doté de connaissances spécifiques dans le domaine de l'émission de titres de transport et des fonds de garantie du CIT.

Le groupe de la Colpofer chargé des questions de fraude/contrefaçon de billets, désormais présidé par M. Attilio Ingravalle de Trenitalia, a organisé sa première réunion de l'année à Leyde (Pays-Bas) les 18 et 19 mars. Il en est ressorti pour l'essentiel que la fraude concernant les titres de transport papier régresse tandis que celle concernant les billets électroniques est en hausse.

Le Groupe Eurail a présenté son travail sur la prévention des fraudes, dans le cadre duquel l'utilisation du nouveau fond de garantie 2012 du CIT apparaît comme l'un des éléments clés pour réduire le nombre de faux rail pass (le fond



de garantie 2012 du CIT est utilisé par un nombre croissant d'entreprises ferroviaires ainsi que par le groupe Eurail en vue de l'émission de pass Eurail et InterRail).

Le CIT a présenté le nouveau Guide d'émission de titres de transport internationaux, lequel met notamment en exergue le fond de garantie 2012 du CIT, ses procédures de commande ainsi que les aspects confidentiels de nature à améliorer le contrôle qualité des titres de transport papier et à rendre plus difficile encore leur contrefaçon.

Eurostar et Trenitalia enfin ont présenté des exposés très intéressants sur l'utilisation frauduleuse de cartes de crédit et sur les moyens à la disposition des entreprises ferroviaires pour lutter face à ce type d'activités frauduleuses. Selon le Président du Groupe Colpofer, l'utilisation frauduleuse des cartes de crédit constituera l'une des questions clés à aborder lors des futures réunions, celle-ci devenant de plus en plus fréquente avec l'introduction du commerce électronique et l'émission de billets électroniques dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs dans l'Union européenne.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org
Original: EN

TRAFIC MARCHANDISES

Mise en œuvre des Conditions générales de transport EurAsia (CGT EurAsia)

La poursuite de la réalisation du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD repose sur deux piliers. Il s'agit d'une part de la mise en œuvre et du développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS), qui comprend aussi la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, et d'autre part de la mise en œuvre rapide des nouvelles Conditions générales de transport EurAsia (CGT EurAsia), en collaboration avec le Conseil de coordination pour les transports transsibériens (CCTT).

Développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS)

Lors de la dernière réunion du Groupe de pilotage et des coordinateurs CIM/SMGS à Varsovie, le représentant du Comité de l'OSJD a renseigné sur les progrès réalisés dans le cadre de la révision du SMGS, entamée en 2005. Cette révision concerne l'ensemble du SMGS et de ses annexes, donc également la nouvelle annexe 6 relative à la lettre de voiture CIM/SMGS. L'objectif de la révision consiste à adapter dans une large mesure l'Accord SMGS aux Règles uniformes CIM. Il s'agit d'une nouvelle étape dans la direction de l'harmonisation des deux droits existants.

Le Groupe de pilotage CIM/SMGS a examiné dans le détail lors de sa dernière réunion les modifications du SMGS qui ont un impact sur les transports CIM/SMGS. Ces modifications ont été adoptées par la 11ème Commission du Comité de l'OSJD pour le droit du transport lors de sa réunion du 14 au 17 octobre 2014 ; la Commission CIM en a pris connaissance lors de sa réunion du 26 mars 2015. Les adaptations

du GLV-CIM/SMGS et de l'annexe 6 au SMGS ont été examinées dans le détail par un groupe de travail rédactionnel ad-hoc à la mi-février 2015 à Varsovie, avec des experts de l'OSJD et du CIT. La nouvelle version du GLV-CIM/SMGS sera publiée par le CIT en quatre langues (français, allemand, anglais et russe) le 1er juin 2015 et entrera en vigueur le 1er juillet 2015.

Mise en œuvre des CGT EurAsia en collaboration avec le CCTT

Dans le cadre du Groupe d'experts de l'UNECE, des efforts sont entrepris au niveau des Etats pour harmoniser le droit international des transports ferroviaires. Les Règles uniformes CIM, l'Accord SMGS et le droit européen concerné (règlements, directives) constituent notamment la base des travaux. Ces derniers sont fortement influencés par ceux du CIT relatifs aux CGT EurAsia et par l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS (point 3 de la déclaration politique de l'UNECE). Sur la base de cette évolution positive au niveau des Etats, le SG CIT a finalisé entre-temps les Conditions générales de transport (CGT EurAsia). Elles ont été adoptées à l'unanimité en mars 2014 par la Commission CIM du CIT et publiées par le CIT le **1er juillet 2014**.

Les CGT EurAsia s'appliquent lorsqu'il y est fait référence dans les contrats de transport (principe de l'opting-in). Le développement et la réalisation d'une stratégie pour leur mise en œuvre sont donc déterminants pour le succès des CGT EurAsia. Une bonne concertation avec les représentants de la clientèle au sein des différents organes et organisations est importante pour une mise en œuvre rapide. Au demeurant, il convient de ne pas perdre de vue leur compatibilité avec le droit national contraignant, en particulier sur les corridors transsibériens. De premiers travaux dans ce contexte ont été entrepris en collaboration avec le Conseil de coordination pour les transports transsibériens (CCTT).



Le CIT a participé aux discussions sur les transports Eurasiatiques organisées par le CCTT.

Un programme de travail pour la mise en œuvre du contrat de transport uniforme dans les trafics eurasiatiques, en particulier pour le transport de colis postaux au départ de la Chine, a été élaboré le 21 avril 2015 à Moscou avec des représentants du CCTT.

Dans le cadre de la réalisation de ce programme de travail, le CIT élabore une carte géographique interactive permettant de visualiser les transports internationaux de marchandises dans le champ d'application des RU CIM et du SMGS. Elle doit également faire ressortir les corridors et les points-frontières pouvant être concernés par l'application des CGT EurAsia. Elle sera mise à la disposition des membres du CIT, de l'OTIF et de l'OSJD sur le site Internet du CIT. La première version sera présentée lors de la prochaine réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS les 7 et 8 juillet 2015.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

La Commission CIM du CIT approuve les travaux d'adaptation des guides liés à la révision de la COTIF et du SMGS

Lors de sa 18ème réunion, la Commission CIM a adopté à l'unanimité les travaux de développement des produits du CIT et approuvé les solutions opérationnelles proposées. Elle a encouragé la poursuite des travaux en 2015, notamment ceux concernant le procès-verbal de constatation électronique / application pour mobiles et le code-barres sur la lettre de voiture.

Commission CIM

La 18ème réunion de la Commission CIM du CIT s'est tenue le 26 mars 2015 au siège du CIT à Berne, sous la présidence de Madame Motherby, Directrice juridique de la DB AG. Attirés par un ordre du jour dense et des questions importantes, les membres du CIT ont répondu nombreux pour participer aux travaux de la Commission annuelle.

Révision COTIF - Lettre de voiture électronique

La Commission CIM approuve les travaux préalables d'adaptation des guides du CIT engagés en 2014 par le Groupe de travail CIM et liés à la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique.

Au cours des travaux de révision de la COTIF, le Groupe de travail « RU CIM » en mars dernier a pris en compte l'avis de la Commission de révision de l'UE qui pense qu'il était peut être prématuré de donner la priorité à la lettre de voiture électronique du fait que la législation actuelle n'offrirait pas de base juridique pour fournir sous forme électronique les documents d'accompagnement comme les certificats sanitaires et phytosanitaires.

En attendant que la décision concernant les principes de la disposition de l'article 6a CIM soit prise, le Secrétariat Général du CIT va finaliser avec les membres du CIT au sein des différents groupes de travail les spécifications juridiques et fonctionnelles relatives à la lettre de voiture élec-



De g. à dr. : Jean-Marie Sié (SNCF), Marianne Motherby (DB), Erik Evtimov (CIT), Nina Sziladi-Scherf (CIT), Joël Forthoffer (CIT).

tronique. Ainsi, le CIT sera en mesure de présenter en 2016 ce qu'il sera possible de réaliser au niveau du secteur, sur la base des enseignements opérationnels et sur ce que la lettre de voiture électronique devrait contenir.

Développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS

La Commission CIM a adopté les propositions de modification du GLV-CIM/SMGS et de ses annexes, telles que communiquées par le Groupe de travail CIM.

Au préalable, le Groupe de pilotage CIM/SMGS a examiné en détail, lors de sa dernière réunion le 12 septembre 2014, les modifications du SMGS qui concernent aussi les transports CIM/SMGS. Les modifications correspondantes du GLV-CIM/SMGS ont été soumises pour approbation à la 2ème Commission de l'OSJD pour le droit du transport du Comité de l'OSJD, qui a eu lieu du 14 au 17 octobre 2014. Au terme du délai d'opposition de deux mois, les modifications ont été adoptées ; elles entreront en vigueur le 1er juillet 2015.

Les modifications adoptées du GLV-CIM/SMGS ont été examinées en détail au sein d'un groupe de rédaction ad hoc à la mi-février à Varsovie au siège du Comité de l'OSJD avec des experts de l'OSJD et du CIT, avant d'être soumises à la Commission CIM du CIT.

La nouvelle version du GLV-CIM/SMGS sera éditée le 1er juin 2015 dans les quatre langues et entrera en vigueur le 1er juillet 2015.

Qui peut agir comme transporteur - le transporteur substitué et ses auxiliaires ?

La Commission CIM approuve la conclusion du groupe de travail qui répond à la question « Le transporteur substitué doit-il être une entreprise ferroviaire (EF) et peut-il char-

ger un autre transporteur substitué d'exécuter le transport (transporteur substitué du transporteur substitué) ? ». Cette question a été approfondie en 2014 avec des débats et un examen détaillé par des experts pour retenir « qu'un transporteur, auquel le transporteur substitué (seulement une EF) confie l'exécution du transport ferroviaire (sous-traitant au sens du droit commun) peut toutefois être qualifié contractuellement également de substitué, dans la mesure où toutes les parties au contrat (y compris l'expéditeur) y consentent ».

Le Secrétariat général du CIT, pour répondre de façon exhaustive à cette question importante, a été chargé d'adresser une lettre circulaire à tous ses membres.

Questions opérationnelles

La Commission CIM a approuvé à l'unanimité les travaux engagés et les solutions opérationnelles ci-après qui ont été proposées par le Groupe de travail CIM en 2014 en vue du développement des produits marchandises du CIT :

- Lettre de voiture électronique CIM / Lettre de wagon électronique CUV avec les travaux de révisions des deux guides « publics » GLV-CIM et GLW-CUV ;
- Le développement des spécifications fonctionnelles avec les deux guides destinés seulement aux membres: GTM-CIT et GTW-CUV ;
- Modification du point 3.3.5.3 AIM relatif à la question de répartition des droits et amendes de douanes ;
- Adaptation du GTM-CIT pour une harmonisation de la terminologie avec le RID 2015 ;
- La conférence des services des réclamations marchandises 2015 avec les trois modules qui rythmeront la rencontre.

Pour accompagner les entreprises dans la digitalisation et la sécurité des données, la Commission soutient les travaux relatifs au procès-verbal de constatation électronique / application pour mobiles et au code-barres sur la lettre de voiture qui seront approfondis en 2015.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR

Transports internationaux de colis postaux par le rail

Dans le cadre d'un transport international de colis postaux de Pékin à Berne, la question de savoir comment de tels transports pourraient être organisés s'est posée. La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pourrait-elle être utilisée ?

Un rapide coup d'œil dans les conventions unimodales du 20ème siècle relatives aux transports ferroviaires et routiers permet de constater clairement que de tels transports étaient soumis à la régle des postes [art. 4 b) CIM 1980 et SMGS 1951 (art. 4 § 1 ch. 2 et annexe 1 SMGS 1er septembre 2011) ou art 1 alinéa 4 a) CMR pour les transports routiers]. L'application prioritaire des Statuts de l'Union postale universelle de 1964 a maintenant été retirée ex lege du champ d'application de la Convention CMR.

Face au plein essor du commerce électronique⁽¹⁾, le droit international des transports ferroviaires de marchandises – COTIF/CIM 1999 (en vigueur depuis le 1er juillet 2006) et le SMGS révisé (entrée en vigueur le 1er juillet 2015) - offre la possibilité au 21ème siècle de transporter des marchandises de manière illimitée, y compris des colis postaux dans le champ d'application des Règles uniformes CIM (Appendice B à la COTIF) et du SMGS, la régle des postes ayant entre-temps été supprimée⁽²⁾. Les RU CIM offrent en outre la possibilité, dans la mesure où l'expéditeur, le destinataire et le transporteur le conviennent, d'exécuter également un transport international sous l'égide des RU CIM dans

le cadre duquel seul le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison de la marchandise est situé dans un Etat membre de la COTIF (Berne en l'occurrence).

Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS permet en outre aux membres du CIT et aux participants au SMGS inscrits dans l'annexe 1 au guide d'utiliser des documents de transport uniformes, lorsque le client et le transporteur et les transporteurs entre eux en ont ainsi convenu. L'utilisation d'une lettre de voiture CIM/SMGS vaut également comme convention. Dans le champ d'application du SMGS, les dispositions de ce guide ne s'appliquent que dans le cadre des relations de trafics définies par les participants au SMGS qui appliquent ce guide (ch. 4 du GLV-CIM/SMGS / de l'annexe 6 au SMGS entrant en vigueur le 1er juillet 2015).

(1) Selon la DVZ de février 2015, le détaillant en ligne chinois Alibaba a enregistré entre 2013 et 2014 une augmentation de 4,2 milliards de dollars, soit de 40 %. En Europe, les acheteurs en ligne ont acheté des marchandises pour 3,7 milliards en 2013 – voir à ce sujet ITJ de février 2015, p. 16.

(2) Voir à ce sujet également l'article de H. Trolliet sur le transport des colis express dans le CIT-Info 3/2012, p. 11).

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



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Le nouveau Groupe de travail CUI du CIT entame ses travaux

Le nouveau GT CUI du CIT a entamé ses travaux. Il examine toutes les questions relatives à l'utilisation de l'infrastructure à soumettre à la Commission CUI du CIT et prépare les décisions de cette Commission. La première réunion a eu lieu à Bruxelles sous la présidence de Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS), à l'invitation de la CER.

Travaux préparatoires dans le cadre de la révision partielle des Règles uniformes CUI (RU CUI)

Le GT CUI a examiné les développements et un avant-projet du Secrétaire général (SG) de l'OTIF concernant un nouveau libellé du champ d'application des RU CUI. Les membres ont présenté des propositions d'amélioration précieuses en vue de la prise de position du CIT et en prévision des discussions lors de la 2ème réunion du GT CUI du SG OTIF. Le projet du SG OTIF sera envoyé le 8 juin aux membres de l'OTIF comme document de travail pour la réunion du GT CUI de l'OTIF le 8 juillet à Berne.

Nouveaux produits du CIT relatifs à l'utilisation de l'infrastructure en collaboration avec RNE

Le CIT élabore avec RailNetEurope (RNE) deux nouveaux produits visant à harmoniser les conditions d'utilisation de l'infrastructure en relation avec les transports internationaux. Sur la base de projets de RNE des années 2004/05, les modèles de contrats doivent être actualisés en tenant

compte de l'évolution du droit et négociés nouvellement avec les entreprises ferroviaires, afin de disposer d'une solution du secteur équilibrée pour simplifier les relations juridiques dans le cadre des transports internationaux. Il s'agit d'une part d'un accord cadre pour l'attribution pluriannuelle de capacités d'infrastructure au sens de l'article 42 de la Directive 2012/34/UE⁽¹⁾ (anciennement art. 14 de la Directive 2001/14/CE) et d'autre part d'un modèle de contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure, pouvant être appliqué en relation avec les E-CG-I.

L'harmonisation pourra être obtenue grâce à un agencement permettant la conclusion du contrat pour différentes infrastructures ferroviaires en tant que contrat multilatéral avec plusieurs gestionnaires d'infrastructure (ou plusieurs entreprises ferroviaires). L'harmonisation pourra aussi être obtenue en utilisant les modèles de contrats dans les relations juridiques bilatérales dans le cadre de contrats d'utilisation de l'infrastructure successifs avec chacun des gestionnaires d'infrastructure concernés.

La question d'un membre du CIT concernant l'application des Règles uniformes CUI examinée au sein du GT CUI est traitée sous la rubrique « Droit et pratique ».

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

(1) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)



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.

Admissibilité de limites inférieures de responsabilité dans les CG du gestionnaire de l'infrastructure relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Faits et question juridique

Un membre du CIT a soumis au Secrétariat général du CIT la question de la compatibilité de limites inférieures de responsabilité dans les CG du gestionnaire de l'infrastructure avec les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUI (RU CUI). Le transporteur utilise l'infrastructure concernée pour exécuter des transports internationaux de marchandises sur la totalité du parcours. Les CG du gestionnaire de l'infrastructure prévoient que le transporteur ne peut demander des indemnités qu'à partir d'un certain montant minimum.

Admissibilité de limites inférieures de responsabilité

L'art. 4 CUI (Droit contraignant⁽¹⁾) précise que les RU CUI imposent un régime de responsabilité complet et que des dispositions nationales en matière de responsabilité peuvent déroger, dans la mesure où les RU CUI n'autorisent pas expressément les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure à convenir des dispositions dérogatoires ou dans la mesure où le droit européen (ou le droit national qui le transpose) est réservé⁽²⁾. Lorsque ce n'est pas le cas, le contenu correspondant du contrat est nul. L'art. 4 CUI contient une telle autorisation en faveur des parties pour des règles contractuelles concernant les limites de responsabilité.

La question qui se pose est de savoir si l'art. 4 CUI autorise de convenir tant des montants maximaux que des montants minimaux. Il ressort clairement d'une interprétation littérale des versions française et anglaise que l'art. 4 ne permet de convenir que des limites supérieures de responsabilité. Une limitation de la responsabilité dans le sens d'une limite inférieure de responsabilité est donc nulle.

(1) Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

(2) Voir article 5bis et rapport explicatif (à partir de la p. 181)

Admissibilité de conventions visant à renoncer à faire valoir des dommages-intérêts

L'art. 20 CUI (Accords-litiges⁽³⁾) autorise les parties à convenir des conditions dans lesquelles elles renoncent à faire valoir leurs droits à des dommages-intérêts.

Conclusion

Dans le sens d'une limitation de la responsabilité, la disposition mentionnée des CG du gestionnaire de l'infrastructure en application de l'art. 4 CUI est nulle. Toutefois, une convention visant à renoncer à faire valoir des droits est admise.

Du point de vue du transporteur, le fait que conditions générales du gestionnaire de l'infrastructure ne soient pas négociables en cas de dérogations contractuelles aux RU CUI demeure insatisfaisant ; les dispositions des RU CUI qui autorisent des dérogations aux RU CUI constituent en règle générale un risque pour les entreprises ferroviaires en tant que partie nettement la plus faible lors de la conclusion du contrat.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org

Original: DE

(3) Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Lien utile

➔ [Article 5bis et rapport explicatif](#)



Le Comité du CIT a tenu sa première réunion de l'année à Berne

La première réunion du Comité du CIT de l'année a eu lieu le 23 avril 2015 à Berne, sous la direction du Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF). Les derniers développements dans le domaine du droit des transports ferroviaires étaient au centre des discussions avec l'équipe du CIT.

Boucllement réjouissant de l'exercice 2014

Le compte de résultat 2014 présente un bénéfice de CHF 27'309. L'organe de contrôle a vérifié la régularité de la tenue de la comptabilité et des comptes et propose à l'Assemblée générale d'approuver les états financiers.

Commission CIM

La candidature de Madame Marianne Motherby, Cheffe du service juridique de la Deutsche Bahn AG, pour un deuxième mandat comme Présidente de la Commission CIM a été accueillie par acclamation.

L'Assemblée générale du CIT se prononcera sur cette candidature le 19 novembre 2015.



Le Président du CIT Jean-Luc Dufournaud a dirigé la réunion du Comité à Berne.

Programme de travail 2015

Il est ressorti de manière réjouissante du rapport du Secrétaire général que le programme de travail 2015 adopté par l'Assemblée générale 2014 est mis en œuvre comme prévu.

Produits du CIT à l'horizon 2020

La Comité a discuté du développement des produits du CIT à l'horizon 2020 et a retenu huit orientations stratégiques à cette fin. Ces dernières seront présentées aux membres du CIT lors de l'Assemblée générale en novembre 2015.

Journées bernoises 2016

Les traditionnelles Journées bernoises du CIT auront lieu les 3 et 4 mars 2016 au siège du CIT à Berne.

Les différentes relations juridiques dans le cadre des transports internationaux de voyageurs et de marchandises et l'utilisation de l'infrastructure seront au centre des discussions. Un workshop commun d'introduction aux principes du droit international du transport ferroviaire sera organisé à l'intention des nouvelles collaboratrices et collaborateurs des membres du CIT juste avant les deux workshops voyageurs et marchandises le matin du deuxième jour.

Le programme définitif des huitièmes Journées bernoises 2016 sera présenté lors de la réunion d'automne du Comité.

Réunion d'automne du Comité à Bâle

La réunion d'automne du Comité aura lieu le 17 septembre 2015 dans les ports rhénans à Bâle. Le Comité souhaite examiner avec le Directeur des ports rhénans les questions juridiques à l'interface entre le rail et la navigation intérieure.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à ses nouveaux membres

IDS Cargo a.s.

La société IDS Cargo a.s. appartient actuellement à l'une des plus importantes entreprises de transport ferroviaires de République Tchèque et Slovaquie. Le volume annuel de marchandises transportées dépasse 1 million de tonnes. IDS Cargo a.s. dessert de nombreux raccordements ferroviaires et propose des prestations logistiques efficaces et des solutions sur mesure avec une approche personnalisée.



WestfalenBahn GmbH

La WestfalenBahn GmbH, basée à Bielefeld, a été fondée en 2005 par quatre partenaires :

- mobiel GmbH de Bielefeld,
- Mindener Kreisbahnen GmbH,
- Abellio GmbH de Essen et
- la société de transport Extertal GmbH.

La WestfalenBahn assure annuellement 4,1 millions de trains-kilomètres sur le réseau Teutoburger-Wald-Netz de plus de 300 km de long. 10,8 millions de voyageurs par an sont attendus et peuvent utiliser les 1 124 trains qui circulent par semaine.



Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE/EN



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
16 juin	Groupe de travail CUI	Berne	Myriam Enzfelder
17-18 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
24 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
7-8 juillet	Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov
9 septembre	Groupe de coordinateurs CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
10 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
17 septembre	Comité 2/2015	Basel	Cesare Brand
24 septembre	Conférence des services réclamations voyageurs	Berne	Jan Svensson
14 octobre	Commission CUI	Berne	Myriam Enzfelder
20-21 octobre	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
29 octobre	Workshop CIV/SMPS	Monte Carlo	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
4 juin	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
9-11 juin	NRT Working Group	UIC	Budapest	Jan Svensson
10 juin	20th Anniversary of RAILDATA	RailData	Mulhouse	Erik Evtimov
10-12 juin	UNECE Unified Railway Law	UNECE	Genève	C Brand, E Evtimov, N. Sziladi-Scherf
11 juin	Workshop Safe Loading	UIC	Paris	Erik Evtimov
12 juin	SBB Regulationskonferenz 2015	SBB	Berne	Cesare Brand
15-17 juin	Assistants Meeting	CER	Riga	Cesare Brand
25 juin	TAP-TSI CSG Meeting	CER	Roma	Jan Svensson
30 juin – 2 juillet	EWT Working Group	UIC	Kosice	Tetyana Payosova
2 juillet	3rd Workshop on Rail Cargo Theft	UIC	Bruxelles	Erik Evtimov
8 juillet	2. Sitzung der Arbeitsgruppe CUI des GS OTIF	OTIF	Berne	Cesare Brand, Myriam Enzfelder
16 juillet	FSM Steering group	FSM	Bruxelles	Jan Svensson
8-9 septembre	Commercial and Technical Group Joint Meeting	UIC	Paris	Tetyana Payosova, Jan Svensson
9-10 septembre	Ferroworld Forum 2015	Ferroworld	Genève	Cesare Brand
15-16 septembre	TAF/TAP-TSI CCM	ERA	Bruxelles	Jan Svensson
21-24 septembre	CER General Assembly	CER	Oslo	Cesare Brand
24 septembre	Groupe de travail «scellés»	CER	Olten	Joël Forthoffer
6 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
7 octobre	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
12-15 octobre	TAG, TAP MD	UIC	Paris	Jan Svensson
22 octobre	Meeting of the joint technical group	OSSHD/CIT	Varsovie	Lothar Schneemann
3 novembre	Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Isabelle Oberson, Tetyana Payosova

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