

Editorial

Assurer la qualité au bon endroit



Les voyageurs ferroviaires prennent lentement mais sûrement conscience de leurs nouveaux droits. Preuve en est le nombre de réclamations et de demandes de remboursement, qui a connu ces derniers mois une hausse fulgurante, tout comme les indemnités versées par les entreprises ferroviaires. Dans ce contexte, la question du décompte entre les transporteurs se pose de manière

toujours plus pressante.

Certes, il s'agit sans conteste de trouver un système de répartition simple et avantageux. Il est également incontestable que le montant des indemnités devrait être supporté, au final, par l'entreprise ferroviaire ayant causé le dommage – ce non seulement pour des raisons d'équité, mais également dans l'optique de garantir la qualité. En effet, quiconque se voit contraint de répondre financièrement de ses prestations lacunaires a un intérêt redoublé d'en investiguer les causes et d'y remédier par tous les moyens.

Dans ce contexte, n'oublions pas qu'une partie des retards ne sont pas engendrés par le transporteur lui-même, mais par l'infrastructure (perturbations du trafic, chantiers, surcharges, etc.). C'est pourquoi il est nécessaire de disposer d'instruments et de processus permettant de répercuter la responsabilité sur le gestionnaire d'infrastructure. Il en va non seulement du principe d'équité, mais également de la nécessité d'assurer la qualité au bon endroit.

Au cours des prochains mois, les différentes activités du CIT mettront l'accent sur ces thématiques. L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport international ferroviaire des voyageurs (AIV) doit être aménagé de telle sorte qu'il propose une solution standard pour la répartition équitable et avantageuse des indemnités pour retard versées. En parallèle, il conviendrait également de régler la responsabilité en cas de retard dans les *European GTC of Use of Railway Infrastructure* ; à cet effet, le CIT amorce actuellement la phase finale de négociations avec *RailNet-Europe (RNE)*.

Enfin, comme vous pourrez le constater dans cette édition du CIT-Info, notre association ainsi que nos membres maintiennent le cap en matière de droits des voyageurs ferroviaires. Élément particulièrement encourageant, les associations de voyageurs ont pu attester d'une application généralement correcte du règlement CE 1371/2007 par les entreprises ferroviaires. Quant aux questions de détail nécessitant encore certaines clarifications, elles s'inscrivent dans l'ordre logique des choses.

Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT

Table des matières

Une ligne de 1520 mm de Vienne à Vladivostok	2
Etat des lieux 5 mois après l'entrée en vigueur du PRR	3
Nuage de cendres volcaniques et droits des passagers aériens	5
Collaboration entre services après-vente	6
Le CIT actif dans la région SPECA	7
Sur la voie de l'uniformité juridique CIM/SMGS	7
Entrée en vigueur des RU CUI révisées le 1 ^{er} décembre 2010	8
Droit et pratique : Mentions dans la lettre de voiture	9
Pro domo : Caractère contraignant de décision du CIT	9
Adhésion de NTV	10
Evénements à venir	10



**GLOBAL
RAIL
FREIGHT
CONFERENCE**

SAINT PETERSBURG, 6-7 JULY 2010






FOR MORE INFORMATION, PLEASE VISIT
WWW.UIC-GRFC.ORG

PATRONAGE  IN COOPERATION WITH        

Pour plus de détails, cliquez sur ce lien :
<http://www.uic-grfc.org>

Droit des transports et politique des transports

Transport ferroviaire de Vienne à Vladivostok

Le projet conjoint des Chemins de fers russes (RZD), autrichiens (ÖBB), slovaques (ZSSK) et ukrainiens (UZ) de prolonger la voie large (1520 mm) jusque dans la région de Vienne semble se concrétiser : l'étude de faisabilité, dont la finalisation est prévue pour l'automne prochain, sera suivie de la phase de conception, qui s'étendra de 2011 à 2013, tandis que les premiers coups de pioche seront donnés en 2013 – sous réserve de la garantie du financement des travaux. Si tout se déroule selon le calendrier établi, les premiers trains pourraient ainsi circuler dès 2016.

Le projet, dont les travaux interviendraient à 70 % sur le territoire slovaque, prévoit la construction d'un tronçon d'une longueur de 560 kilomètres entre Kosice (à la frontière orientale de la Slovaquie) et la région de Vienne-Bratislava. Selon l'état actuel de la planification, l'investissement total s'élève à 4,7 milliards d'euros. Le ministère des transports slovaque table sur une circulation quotidienne de quatorze paires de trains transportant chacun 3000 tonnes de marchandises sur cette nouvelle liaison. Les temps de transport passeraient ainsi de 25 jours par la voie maritime à 15 par le chemin de fer.

Discussions au plus haut niveau

Le fait que ce projet se soit trouvé au cœur des discussions menées les 4 et 5 mai derniers à Bruxelles entre le Commissaire aux transports de l'UE, Siim Kallas, et le Président des RZD, Vladimir Yakunin, tend à démontrer que cette entreprise doit désormais être prise au sérieux. Dans ce sens, le CEO de RCA, Ferdinand Schmidt, a d'ores et déjà déclaré, lors d'une inter-

view accordée à la Deutsche Verkehrszeitung, ne voir aucune concurrence dans l'éventuelle extension de la voie large, mais plutôt un moyen judicieux de compléter l'offre pour le trafic vers l'Asie et de renforcer l'activité économique en Europe de l'Est.

Le prolongement de la voie large jusqu'à Bratislava permettrait de transporter des marchandises d'Autriche en Chine sans transbordement. En d'autres termes, le Transsibérien pourrait dorénavant circuler jusqu'en Europe occidentale.

Créer les bases juridiques appropriées

En quoi ce projet concerne-t-il la COTIF et le CIT ? Si ce projet voit le jour, les bases juridiques nécessaires à sa réalisation devront avoir été mises en place au préalable. En effet, il convient d'éviter à tout prix un scénario dans lequel un train effectuant la liaison Vienne – Vladivostok de bout en bout serait bloqué à la frontière pour procéder à une « réexpédition ».

Aussi les organisations intergouvernementales compétentes (l'OTIF à Berne et l'OSJD à Varsovie, mais aussi l'UNECE à Genève ainsi que l'ECO à Téhéran) ont-elles tout intérêt à suivre attentivement l'évolution de ce projet et, si nécessaire, à « passer la vitesse supérieure ». Par ailleurs, il serait judicieux de faire coïncider l'ouverture d'un chantier « Droit du transport ferroviaire intercontinental » avec le lancement des travaux.

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



De Vienne à Vladivostok : bientôt une totale interopérabilité technique et juridique.

Trafic voyageurs

Etat des lieux cinq mois après l'entrée en vigueur du PRR

Nos efforts se sont avérés payants ! Et ce aussi bien dans le cadre des travaux d'élaboration des conditions générales de transports CIV/PRR (GCC-CIV/PRR) que de la sensibilisation des entreprises ferroviaires désormais tenues d'appliquer le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), entré en vigueur le 3 décembre de l'année dernière.

Une soixantaine de spécialistes ont pris part au workshop organisé les 4 et 5 mai 2010 à Berne par le CIT et l'UIC. Le partage des expériences acquises au cours des cinq premiers mois de l'application du PRR a permis de localiser les points encore problématiques, de fournir des réponses ainsi que de souligner les défis à relever à l'avenir.

Information des voyageurs et réaction du public

Plusieurs entreprises ferroviaires, parmi lesquelles les ÖD, la DB, NS Hispeed, les PKP et la SNCF, ont expliqué leur façon de mettre en œuvre le PRR. A l'instar de la majorité des autres EF, ces entreprises ont pris au sérieux les aspects liés à la communication et ont informé soigneusement les voyageurs de leurs nouveaux droits. A cet effet, elles ont tenu compte des spécificités de leur langue, de la pratique en vigueur jusqu'à présent en matière d'indemnités de retard ainsi que des exemptions admises par leurs autorités nationales. Aucun tollé n'a été à déplorer, qui aurait été suscité par une information lacunaire ou l'application insuffisante du PRR. Unique point relevé en marge, les associations de consommateurs suédoises ont exigé (et – pour des raisons commerciales – obtenu) le versement d'indemnités en cas de retard ou d'annulation de trains bien que le gestionnaire d'infrastructure se soit vu contraint d'interdire tout trafic ferroviaire en raison de chutes de neige exceptionnelles.

Enfin, lors de la dernière réunion du *Customer Liaison Group*, qui s'est tenue à Bruxelles le 29 avril 2010, les associations de voyageurs ont confirmé aux EF ainsi qu'à leurs organisations avoir géré « raisonnablement », dans l'ensemble, l'introduction du PRR. Une demande pressante se fait toutefois sentir pour les voyages avec plusieurs titres de transport : il serait préférable de prendre en compte l'ensemble du trajet plutôt que de scinder celui-ci en plusieurs contrats.

Exemptions

La liste d'exemptions au PRR établie par le CIT et la CER est actualisée en permanence et publiée dans le domaine protégé du site Internet du CIT. Les EF ont tout avantage à utiliser cette liste, car elle est plus fiable que la liste de la Commission européenne, laquelle n'a pas été mise à jour depuis décembre 2009.

Application des GCC-CIV/PRR

Comme l'ont appris les participants au workshop, vingt entreprises de transport utilisent les GCC-CIV/PRR pour l'ensemble du trafic voyageurs ou tout au moins pour leur trafic international¹.

Dans la mesure où les GCC-CIV/PRR devraient garder une certaine stabilité, les participants se sont accordés sur le fait que les modifications et améliorations proposées en faveur des voyageurs devraient être prises en compte en premier lieu dans les SCC (conditions particulières de transport). Le Groupe de travail CIV du CIT, dont la réunion s'est déroulée au terme du workshop, a également partagé cette opinion.

Combien coûtent les retards?

Entre décembre 2009 et avril 2010, les demandes d'indemnisation ainsi que le nombre d'indemnités versées ont connu une hausse fulgurante par rapport à l'année précédente (200 à 300%).

Ces informations ont été confirmées par les EF ayant pris la parole lors de ce workshop ainsi que par les statistiques de l'UIC. Toutefois, en raison des conditions météorologiques exceptionnelles de l'hiver dernier, ces chiffres sont considérés comme non représentatifs. Les évolutions des six prochains mois permettront d'apporter de plus amples éclaircissements. Par conséquent, tous les membres du CIT et de l'UIC sont à nouveau priés de communiquer leurs données concernant le nombre de demandes et d'indemnités versées au Département Voyageurs de l'UIC à l'adresse suivante : oelschlaeger@uic.org.

Preuve a été également fournie de la répartition inégale des charges lorsqu'une EF participe de manière prépondérante au trafic international sortant et qu'il est prouvé que les retards interviennent principalement à l'étranger, respectivement sur la ligne d'une autre EF.

Cas pratiques et « best practices »

Les deux thèmes ci-dessus approfondis dans le cadre de petits workshops ont fait l'objet de discussions animées, à la lumière de la pratique quotidienne des services clientèle. Ces ateliers revêtent une grande importance dans le cadre des manifestations du CIT, car ils permettent de régler les questions de détail, d'écarter les malentendus, de clarifier les pratiques divergentes, d'échanger avec d'autres services et de définir les « best practices ». Pour le Secrétariat général, les demandes des membres représentent également des éléments précieux pour l'adaptation des documents édités par le CIT ainsi que, selon les cas, les fiches UIC ou les *SCIC-NRT*.

Les accords et pratiques concertées doivent contribuer à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, ne pas imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs et ne pas donner à ces entreprises la possibilité d'éliminer la concurrence.

Versements d'avances en cas de dommages corporels

La SNCB a fait part de ses expériences en matière de versements d'avances, conformément au PRR, en cas de dommages corporels. Cette nouvelle obligation incombant aux EF (indépendamment de toute reconnaissance de responsabilité) constitue sans nul doute un défi supplémentaire.

En cas de blessures des voyageurs, la question est de savoir ce qu'il convient de comprendre par « besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi » [art. 13 (1) PRR].

¹ En outre, certaines EF les appliquent dans le cadre de leur participation aux *SCIC-NRT* (Conditions particulières de transport international pour les titres de transport sans réservation intégrée, ex TCV), lesquelles se fondent sur les GCC-CIV/PRR.



De gauche à droite : E. Trapazzo, Président de la Commission CIV ; I. Oberson, SG CIT.

En cas de décès de voyageurs, l'enjeu consiste à identifier précisément qui sont les ayants droit. En outre, il s'agit de s'assurer que le versement d'une avance puisse être reconnu et imputé au montant des dommages-intérêts au terme de la procédure. Enfin, aussi étonnant que cela puisse paraître, il convient de veiller à ce qu'aucun abus ne soit commis en vue d'obtenir des avantages injustifiés.

Que prévoit l'UE pour les prochains mois ?

La Commission européenne prépare actuellement une campagne d'information portant sur les droits et obligations des voyageurs aériens et ferroviaires, qui devrait être lancée au début de l'été par le biais d'affiches et de brochures. Toutefois, à l'heure actuelle, aucun renseignement n'a encore filtré à propos du financement ou du concept de diffusion.

Les projets des nouveaux règlements de l'UE pour les secteurs routier et maritime se trouvent toujours en consultation au Conseil ainsi qu'au Parlement. Quant au PRR applicable au secteur aérien, la DG MOVE prépare des propositions de modifications, qui devraient offrir aux voyageurs une protection accrue, en particulier en cas de dommages ou de perte des bagages ainsi que lors de retards importants.

En collaboration avec la CER, le CIT poursuit son engagement en faveur d'une égalité de traitement (*level playing field*) entre les différents modes de transport, tout en ayant conscience des précautions à prendre pour effectuer les comparaisons et de la nécessité de prendre en compte les spécificités de chaque mode.

Et l'UIC ?

En tant que partenaire du CIT pour les questions techniques et commerciales, l'UIC entend – parallèlement à la gestion des SCIC-NRT ainsi qu'au développement des SCIC-IRT – œuvrer au niveau des normes techniques, lesquelles tiendront compte à la fois de la concurrence, de la libéralisation ainsi que de nouvelles formes de collaboration. A cet égard, il est à noter que les interfaces entre deux EF ne doivent plus obligatoirement se trouver à une frontière nationale, mais sont également désormais possibles à un point de transit à l'intérieur du pays.

Libéralisation et standardisation

Deux exposés ont apporté un éclairage utile sur les questions touchant à la libéralisation, la concurrence et la standardisation. Tendances générales : le secteur ferroviaire n'est pas défavorable à la libéralisation tant que celle-ci est associée à un financement suffisant de l'infrastructure et des prestations de service

public. Toutefois, la crise financière a laissé des traces dans le transport ferroviaire de voyageurs. C'est pourquoi il conviendra de remédier à l'actuel manque chronique de financement avant l'ouverture complète de l'accès à l'infrastructure dans chaque Etat membre de l'UE.

En ce qui concerne la standardisation des relations contractuelles, l'exception générale à l'interdiction des accords et des pratiques concertées est réglementée dans l'article 101 (3) TFUE (*Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*)², auquel s'ajoutent les exceptions sectorielles pour le transport par chemin de fer, par route et par voie navigable du Règlement CE 169/2009³. Ce Règlement exempte, outre les aspects purement techniques, l'établissement de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport pour autant qu'elles ne fixent pas les prix et les conditions de transport [art. 2 (1) g)]. Ces connaissances peuvent et doivent être exploitées dans le cadre du CIT pour parvenir à des relations contractuelles standardisées.

Prochaines étapes pour le CIT

Le Groupe de travail CIV du CIT, qui s'est réuni après le workshop, a déclaré que les GCC-CIV/PRR ne nécessitaient pas de modifications immédiates. Quelques points spécifiques seront toutefois soumis au Groupe de travail NRT.

En ce qui concerne l'AIV, le Groupe de travail CIV a convenu de chercher des solutions satisfaisantes et d'application générale pour pallier aux inégalités constatées dans la répartition des coûts liés au versement d'indemnités. Afin de bénéficier de suffisamment de temps pour élaborer soigneusement des propositions acceptables pour tous, le Groupe de travail CIV ne se réunira qu'en septembre 2010 (à la place de la Commission). La réunion de cette dernière est repoussée en 2011. Les modifications de l'AIV pourraient entrer en vigueur en 2011, au début d'un mois (à choix).

Max.Krieg(at)cit-rail.org
Original: DE

² Les accords et pratiques concertées doivent contribuer à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs, ni donner à ces entreprises la possibilité d'éliminer la concurrence.

³ Règlement (CE) n° 169/2009 du Conseil du 26 février 2009 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 61 du 5.3.2009, p. 1–5).



Une soixantaine de participants ont pris part aux discussions animées du workshop.

Conséquences du nuage de cendres volcaniques : vers un renforcement des droits des passagers aériens dans l'UE ?

Quelle est l'étendue réelle de la responsabilité des transporteurs aériens envers leurs passagers, en cas de fermeture du ciel européen pour cause de nuage de cendres volcaniques ? Les transporteurs doivent-ils prendre en charge l'hôtel et les repas des passagers qui ne peuvent pas rentrer chez eux, organiser des transports alternatifs, rembourser les billets de train des passagers qui ont choisi cette option, ou rembourser seulement le billet d'avion de ceux qui n'ont pas pu partir ?

Contours des droits des passagers à préciser

Vu les informations divergentes diffusées dans les médias lors de la crise, il semble qu'il n'y ait pas de réponse définitive, pour l'instant, aux questions posées ci-dessus. La Convention de Montréal et le Règlement CE 261/2004 (PRR-Air) sont moins clairs qu'il n'y paraît et restent sujets à interprétation. La Cour de Justice de l'UE (CJUE) avait déjà opéré une distinction, dans l'arrêt *IATA* (aff. C-344/04), entre deux types de préjudices :

1. les préjudices *identiques* pour tous les passagers qui nécessitent une réparation immédiate et standardisée (repas, hébergement, appels téléphoniques), et
2. les préjudices *individuels* qui sont à apprécier au cas par cas.

La CJUE avait précisé que les conditions d'exercice du droit à une réparation individuelle sur la base de la Convention de Montréal pouvaient être différentes – et plus strictes – de celles du droit à une réparation standardisée sur la base du PRR-Air. Cela signifie en clair que les transporteurs aériens ne peuvent pas s'exonérer de leurs obligations d'assistance immédiate et standardisée.

Les transporteurs peuvent néanmoins échapper à l'obligation de payer des indemnités pour annulation (entre 250 et 600€ selon les vols), s'ils peuvent prouver que l'annulation en question était due à des « circonstances extraordinaires qui n'auraient

pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ». Une éruption volcanique devrait, logiquement, tomber dans cette catégorie. Mais la CJUE a déjà rendu un arrêt surprenant sur la notion de « circonstances extraordinaires » (aff. C-549/07) qui pourrait laisser les passagers espérer obtenir des indemnités malgré tout. Bref, seul un jugement de la CJUE pourra préciser les contours des droits des passagers dans ce genre de situation.

Modification de la législation

En février 2010, une étude commandée par la Commission européenne a signalé un certain nombre de problèmes dans la mise en œuvre du PRR-Air et fait une liste de recommandations pour améliorer les choses, notamment :

- renforcer le rôle des autorités nationales chargées de la mise en œuvre (NEB) : celles-ci doivent être proactives et non plus seulement réactives (pour l'instant elles n'agissent que sur plainte des passagers),
- augmenter les sanctions pécuniaires en cas de non respect du Règlement,
- modifier le texte du PRR-Air pour l'adapter à la jurisprudence de la CJUE dans l'arrêt *Sturgeon* (aff. jtes C-402/07 et C-432/07) et uniformiser les droits des passagers en cas de retard et d'annulation (qui sont deux situations bien distinctes pour l'instant).

La Commission pourrait être tentée, suite à la crise liée à l'éruption volcanique, de suivre les recommandations de l'étude et renforcer nettement les droits des passagers aériens. Par ailleurs, l'UE se penche en ce moment même sur la façon d'assurer que les autres moyens de transport coopèrent et offrent des solutions alternatives pour les passagers en rade.

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



L'éruption du Volcan Eyjafjöll a mis en lumière les ambiguïtés de la législation européenne sur les droits des passagers aériens.

Trafic marchandises

Collaboration active entre les services après-vente des entreprises membres du CIT

La conférence des services après-vente marchandises, qui s'est tenue le 18 mai dernier, affichait les objectifs suivants : information et formation continue des participants ainsi que feed-back des praticiens au sujet des travaux menés par le Secrétariat général. L'ensemble des suggestions émises par les participants seront prochainement examinées par le Groupe de travail CIM du CIT.

Accord après-vente

Le projet de check-list pour la rédaction d'accords après-vente a fait l'objet d'une présentation. Renfermant des clauses types et des commentaires visant à assister les utilisateurs dans la rédaction d'accord après-vente, il comprend également des annexes pour le catalogue des dommages, les directives de chargement, des modèles spécifiques de procès-verbaux de constatation ainsi qu'une liste des interlocuteurs. La check-list vise en priorité les transports de voitures automobiles neuves, d'eau minérale ainsi que le trafic combiné, mais peut toutefois également s'étendre à d'autres segments de marché afin d'améliorer le service à la clientèle et de réduire les coûts.

Le rapport triangulaire transporteur – détenteur du wagon – gestionnaire d'infrastructure

Guy Charrier (SNCF Geodis), qui présidait la conférence, a présenté la problématique du recours à l'encontre du détenteur de wagon selon les Règles uniformes CUV et le CUU d'une part, à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure selon les Règles uniformes CUI et les European GTC d'autre part. Tandis que le CUU permet de régler les recours à l'encontre du détenteur de wagon, il n'en va que très rarement de même pour les recours à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure. Il a été convenu de déterminer le montant total des coûts afférents aux cas dans lesquels les dommages ne peuvent être récupérés auprès du gestionnaire d'infrastructure.



De gauche à droite : E Evtimov, CIT ; G. Charrier, Président de la Conférence, SNCF Geodis; Th. Leimgruber, Secrétaire général du CIT ; N. Brottes, Orateur, SNCF.

Trafic CIM/SMGS

Outre l'avancement des travaux du projet, les avantages du procès-verbal de constatation et du traitement des réclamations CIM/SMGS ainsi que les principes d'une responsabilité CIM/SMGS harmonisée ont été exposés dans les détails. Un petit groupe a été formé en vue de recueillir les attentes des services après-vente dans les domaines des RU CIM, respectivement du SMGS. Le dépassement du délai de livraison constitue l'une des différences clé entre les deux réglementations.

Traitement des réclamations

Les participants ont pu constater avec satisfaction une amélioration de la situation depuis l'introduction au 1^{er} juillet 2009 de modifications dans les produits marchandises (notamment dans l'AIM) ainsi qu'une accélération du processus de règlement des cas de sinistre.

Certains participants à la conférence ont examiné les nouveaux modèles de collaboration entre EF ainsi que le traitement des réclamations dans le cadre de ces modèles. Les discussions ont permis d'établir qu'il était nécessaire de réglementer le recours du transporteur contractuel plus clairement à l'encontre du transporteur substitué.

Contacts avec les autres services après-vente

La dernière partie de la conférence était réservée aux contacts entre les participants. Ces derniers ont eu l'opportunité de s'entretenir avec leurs collègues afin d'améliorer la collaboration entre les services et de clarifier certains cas concrets de réclamation en suspens.

Nathalie.Greinus(at)cit-rail.org
Original: DE



Le CIT au cœur des avancées dans la région SPECA

Présidé par M. Azat Bekturov, Vice-Ministre des transports du Kazakhstan, le groupe de travail sur les transports et les facilitations douanières du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia, SPECA) s'est réuni début avril 2010 à Almaty. Le SPECA est une initiative conjointe des Commissions spéciales des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) et pour l'Asie (UNESCAP). Il compte sept Etats membres – l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan – réunis pour améliorer les transports internationaux ferroviaire et routier de marchandises.

A l'invitation de la présidence kazakhe, le coordinateur du projet CIT pour les transports CIM/SMGS a pris part à la réunion. Sa présentation a suscité des discussions constructives impliquant les représentant-e-s du Ministère des transports kazakh et la clientèle du rail. L'association kazakhe des transporteurs (ETCC) s'engage fortement en faveur de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports en provenance et vers le Kazakhstan. En outre, les Chemins de fers russes

(RZD) ont étendu le champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS jusqu'à la frontière kazakhe, ce qui engendre également des répercussions positives.

La clientèle européenne ressent également le besoin croissant d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS dans ses relations de transport avec les républiques d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan). A l'heure actuelle, l'objectif premier consiste en la planification, l'organisation et la réalisation de transports tests en direction du Kazakhstan. A cet égard, deux éléments majeurs jouent un rôle positif : d'une part, les représentant-e-s du Kazakhstan, de la Mongolie et de la Chine ont officiellement rejoint le projet CIT/OSJD au 1^{er} janvier 2010. D'autre part, la Biélorussie, la Fédération de Russie et le Kazakhstan ont créé à cette même date une union douanière. Considérant les conclusions de la Déclaration de Kaliningrad (voir CIT-Info 10/2008), le CIT et l'OSJD ont élaboré les mesures associées à la stratégie « Lettre de voiture CIM/SMGS pour l'Asie centrale », applicables à court et à moyen termes.

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

Sur la voie de l'uniformité juridique : réunions CIM/SMGS à Vilnius

Le projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » est entré dans une nouvelle phase. Il développera cette année de nouvelles solutions intégrées pour les transports intercontinentaux entre l'Europe/la Russie et l'Asie/la Chine.

Le CIT et l'OSJD, responsables du projet, s'efforcent de définir, en étroite collaboration avec les organisations internationales que sont l'UNECE, l'UNESCAP et l'OSCE, et en tenant compte des décisions de l'Appel de Berne (voir CIT-Info 1/2010), des lignes directrices concrètes permettant d'importantes simplifications pour les transports ferroviaires de marchandises intercontinentaux effectués sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Des instruments juridiques auxiliaires ainsi que la création de dispositions en matière de responsabilité CIM/SMGS complètent cet éventail de mesures.

La cohabitation de deux systèmes juridiques renfermant des dispositions différentes en matière de responsabilité constitue un obstacle considérable à la fluidité du fret ferroviaire international. A l'issue des travaux portant sur l'élaboration de dispositions uniformes en matière de traitement et de règlement des réclamations CIM/SMGS, le Groupe juridique CIM/SMGS s'est vu attribuer le mandat de développer pour le trafic CIM/SMGS des solutions harmonisées en matière de responsabilité.

Lors d'une première réunion à Vilnius en 2010, les principes fondamentaux d'une responsabilité CIM/SMGS harmonisée ont été discutés sur la base d'un tableau comparatif :

- dispositions uniformes en matière de responsabilité envers le client (responsabilité solidaire)
- limite de responsabilité
- étendue de la responsabilité
- motifs d'exonération

Le Groupe juridique examinera les points suivants lors de sa prochaine réunion :

- règles de répartition uniformes entre les transporteurs / EF (si la cause des dommages demeure inconnue : répartition des indemnités)
- droit applicable
- règlement des litiges rapide et économique

Les propositions d'harmonisation de la responsabilité CIM/SMGS dans les relations juridiques externes et internes prennent la forme, sur une base contractuelle, de conditions particulières de transport CIM/SMGS. Elles pourront former une base utile pour les mesures législatives à venir sur le plan inter-étatique. Ces conditions particulières de transport CIM/SMGS seront également utiles pour les travaux entamés entretemps dans le cadre du Groupe de travail informel de l'UNECE pour l'uniformisation du droit international du transport ferroviaire.

Au terme d'un exposé détaillé de l'OTIF, le Groupe juridique CIM/SMGS s'est attelé à la question de la sous-traitance en trafic CIM/SMGS (transporteur principal soumis aux RU CIM – sous-traitant soumis au SMGS et vice versa). Ces travaux ont toutefois été différés, dans la mesure où le SMGS en vigueur tout comme sa dernière version révisée ne prévoient pas les cas de sous-traitance.

Enfin, le Groupe d'experts CIM/SMGS a examiné certains points précis relatifs au développement du « Guide lettre de voiture CIM/SMGS », lesquels concernent en particulier des solutions harmonisées pour les wagons différés en trafic CIM/SMGS.

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

Utilisation de l'infrastructure

Révision des RU CUI : enfin un cadre juridique clair pour reprendre les négociations avec RNE

Les modifications apportées aux Règles uniformes CUI en 2009 vont entrer en vigueur le 1^{er} décembre 2010, sachant qu'aucun Etat membre de l'OTIF appliquant les RU CUI n'a formulé d'objection contre leur révision. Les RU CUI révisées seront donc applicables, fin 2010, dans les 16 Etats suivants : Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Iran, Liechtenstein, ERY de Macédoine, Monaco, Monténégro, Pologne (jusqu'au 31 décembre 2010), Serbie, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie et Ukraine.

Levée des réserves dans les Etats membres de l'UE

La révision des RU CUI a eu pour effet de rendre celles-ci totalement compatibles avec le droit de l'UE, notamment avec la Directive 2001/14/CE. Il n'y a donc plus aucune raison pour les Etats membres de l'UE ou pour la Norvège de maintenir leurs réserves à l'encontre des RU CUI à partir du 1^{er} décembre.

Le CIT va approcher prochainement la Commission européenne et les Etats membres de l'UE pour demander une levée générale des réserves. Une action coordonnée pourrait en outre servir à convaincre les trois Etats membres de l'UE qui n'ont pas encore ratifié la COTIF 1999 (Irlande, Italie et Suède) de procéder enfin à la ratification.

La procédure de levée des réserves devrait être relativement aisée. Une simple notification à l'OTIF suffit. Dès qu'un Etat notifie sa volonté de lever sa réserve à l'encontre des RU CUI, celles-ci deviennent applicables dans cet Etat de façon quasi immédiate.

Articles des RU CUI objets de la révision

Les modifications décidées par la Commission de révision concernent les articles 3, 5, 6 et 7 des RU CUI et n'auront pas d'impact significatif sur la relation entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure :

- légère modification de quatre définitions (gestionnaire d'infrastructure, transporteur, licence, certificat de sécurité) ;
- modification de certains passages sur les parties au contrat (qui incluent désormais les « candidats autorisés » au sens de la Directive 2001/14/CE) et sur le contenu du contrat (devenu moins précis) ;
- suppression du paragraphe sur la durée du contrat.

Tous les appendices de la COTIF (15)*	
COTIF sans CUI/APTU/ATMF (23)	
COTIF sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)	
COTIF 1999 pas encore ratifiée (4)	
Suspension de la qualité de membre (2)	

* L'adhésion du Monténégro (ME) prendra effet au 1^{er} juillet 2010

Clause de déconnexion

La seule vraie nouveauté de la procédure de révision est l'article 5bis, qui contient la clause de déconnexion en faveur du droit de l'UE et du droit national pour certains aspects de la relation GI-EF. Cette clause ne remet pas en question le régime de responsabilité des RU CUI en tant que tel. L'UE s'est plutôt réservé là une certaine liberté législative pour traiter des aspects de responsabilité liés aux indemnités versées aux voyageurs sur la base du PRR et ceux liés aux régimes de performance (article 11 de la Directive 2001/14/CE). Ces deux domaines restent pour l'instant dans un vide juridique relatif. Une action de l'UE n'est pas explicitement prévue pour les prochains mois, mais elle n'est pas non plus exclue et apparaîtra peut-être dans le « recast » du premier Paquet ferroviaire.

Reprise des négociations avec RNE

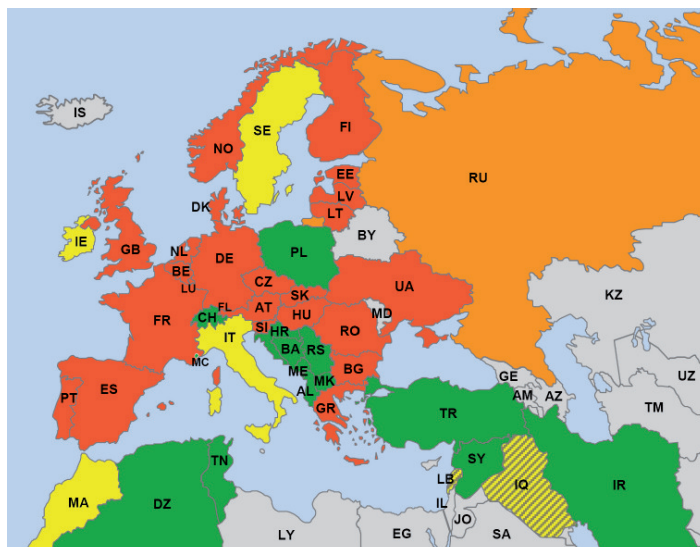
Sachant que les RU CUI devraient être applicables dans tous les Etats membres de l'UE fin 2010, le CIT compte reprendre les négociations avec RNE sur les *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure*, qui mettent en œuvre et complètent les RU CUI sur certains points. Les *European GTC* ont le mérite d'harmoniser les règles applicables au trafic international et national, en se basant sur les principes des RU CUI. Il est primordial en effet de simplifier et clarifier la situation juridique dans ce domaine complexe, aujourd'hui laissé aux régimes nationaux de responsabilité civile les plus divers et variés.

La Commission CUI du CIT s'est réunie le 12 mai à Berne pour redéfinir le mandat du CIT dans ces négociations et trouver des possibles solutions aux points restés ouverts dans les *European GTC* jusqu'à ce jour :

- la responsabilité pour les retards et les perturbations,
- les conséquences financières des annulations de sillons ou de restrictions dans leur usage.

Le CIT a bon espoir d'arriver à des solutions équilibrées sur ces points avec RNE d'ici au 1^{er} décembre.

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



Droit et pratique

Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Mentions relatives au paiement des frais dans la lettre de voiture CIM

Les questions suivantes ont été soumises au SG CIT : quelles mentions relatives au paiement des frais – y compris les frais accessoires – peuvent être convenues et ce, pour quels frais ? Par ailleurs, dans quelle mesure ces mentions doivent-elles être vérifiées par la suite ?

L'article 10, alinéa 1 des RU CIM prévoit pour le transport international ferroviaire de marchandises que « sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais, notamment les frais accessoires (...), sont payés par l'expéditeur ». En application de ces dispositions, le point 8.3 des *Conditions générales de transport pour le transport international ferrovi-*

aire de marchandises (CGT-CIM) précise que « la question de savoir qui prend en charge quels frais est déterminée par une mention dans la lettre de voiture conformément au GLV-CIM ».

Le *Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM)*, point 5.2, contient une liste détaillée des mentions possibles.

Le point 8.3, alinéa 2 des CGT-CIM prévoit à titre complémentaire que l'accord client peut définir concrètement quelles mentions parmi celles figurant au point 5.2 du GLV-CIM peuvent être employées et/ou si d'autres mentions, telles que des listes de prix des tarifs en vigueur, sont autorisées. Cette réglementation est subsidiaire et doit être interprétée dans le sens d'un complément au point 8.3, alinéa 1 des CGT-CIM.

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

Pro domo

Décisions du CIT : caractère contraignant ou non ?

Avec l'adoption des conditions générales *GCC-CIV/PRR* et de l'*Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV)*, s'est posée la question du caractère contraignant des décisions prises par notre association. Une première discussion à ce sujet a permis au Comité d'établir les principes suivants :

- pour les produits régissant les relations des membres du CIT avec leur clientèle : principe de l'« opt-in » ;
- pour les produits régissant les relations des membres du CIT entre eux : principe de l'« opt-in » si la liberté entrepreneuriale des membres l'exige, principe de l'« opt-out » si le bon fonctionnement du système s'impose.

Lors de sa dernière réunion du 21 avril 2010, le Comité a intégré ces principes dans les Statuts, dont la révision devra être soumise à l'Assemblée générale du 18 novembre 2010.

Nouvelles catégories de membres

Dans ce contexte, le besoin s'est fait sentir également de préciser la notion d'affiliation. Les réflexions actuelles s'attachent à établir une distinction plus claire entre membres titulaires et membres associés, tout en envisageant la création d'une troisième catégorie regroupant des entreprises ferroviaires de plus petite taille, plus enclines à être représentées de manière indirecte par le biais d'organisations faïtières (VDV en Allemagne ou UTP en Suisse par exemple), en qualité de membre collectif.

Le système de contributions doit lui aussi être remis en question. Comme chacun sait, le trafic voyageurs requiert toujours plus de ressources, remettant ainsi en question la répartition des contributions appliquée jusqu'à présent (contribution de base : 10 %, trafic voyageurs : 30 %, trafic marchandises : 60 %). Le Secrétariat général a été chargé de présenter, pour la prochaine réunion du Comité, des calculs de simulation incluant différents paramètres.



De gauche à droite : T. Leimgruber, Secrétaire général ; R. Freise, Président ; J.-L. Dufournaud, Vice-Président.

Collaboration avec RNE et l'ECO

Le Comité a pris acte de l'état d'avancement des travaux dans les différents domaines d'activités du SG. En ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure, il considère que les négociations avec RailNetEurope (RNE) concernant les deux derniers points des European GTC of Use of Railway Infrastructure (EurGTC) peuvent désormais être entamées rapidement, pour être conclues d'ici au 1^{er} décembre 2010 (date d'entrée en vigueur des RU CUI révisées).

Enfin, le Comité a approuvé un « Memorandum of Understanding » conclu avec l'*Organisation de coopération économique (Economic Cooperation Organization, ECO)* à Téhéran dans le but d'offrir une base solide à une collaboration jusqu'ici encourageante et de soutenir les activités du Groupe juridique CIM/SMGS, lesquelles visent à harmoniser les dispositions applicables en matière de responsabilité.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org
Original: DE

Adhésion de Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) au CIT

NTV est une nouvelle entreprise italienne dont le siège est à Rome. Elle commencera l'exploitation du transport de voyageurs durant l'été 2011, grâce à ses 25 trains à grande vitesse, sur les lignes suivantes :

- Turin – Milan – Bologne – Florence – Rome – Naples – Salerne
- Venise – Padoue – Bologne – Florence – Rome
- Rome – Bari

Son adhésion en qualité de membre du CIT a pris effet au 1^{er} mai 2010, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale de novembre 2010.

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



Un nouveau membre pour le CIT.

Global Rail Freight Conference St-Petersbourg, 6 et 7 juillet 2010

SAINT PETERSBURG, 6-7 JULY 2010

FOR MORE INFORMATION, PLEASE VISIT
www.uic-grfc.org

L'*UIC Global Rail Freight Conference* est un événement majeur dans le secteur du fret ferroviaire international. Elle s'adresse aux cadres dirigeants et aux décideurs, aux professionnels du rail et de la logistique ainsi qu'à leurs clients, aux stratèges politiques et aux régulateurs, et plus largement à toutes les institutions de par le monde qui ont des intérêts dans ce secteur. Le CIT est partenaire de coopération de la deuxième édition de cette conférence qui réunira des intervenants de renom venus des quatre coins de la planète pour parler des grands défis auxquels le secteur du fret ferroviaire international est confronté, en particulier :

- Le transport ferroviaire face à la crise économique et aux perspectives de reprise – défis et opportunités
- Harmonisation législative et lettre de voiture électronique
- Transport par wagon complet – boom en Amérique du Nord, aux abois en Europe ?
- Le trafic intermodal et le futur du conteneur

Pour de plus détails, cliquez sur ce lien :

<http://www.uic-grfc.org>

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
15/16 juin	Groupe de travail CIM	Berne
22 juin	Groupe de coordination CIM/SMGS	Vienne
23 juin	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Vienne
1er septembre	Groupe d'experts Accords après-vente	Berne
6 septembre	Réunion ad hoc du Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
7/8 septembre	Groupe juridique CIM/SMGS	Varsovie
9 septembre	Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
21/22 septembre	Groupe de travail CIV	Berne
23 septembre	Comité 2/2010	Berne
19/20 octobre	Groupe de travail CIM	Berne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
17 juin	Groupe de travail Maintenance Passager de l'UIC	Paris	Max Krieg
22 juin	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
23/24 juin	Groupe juridique de l'UIC	Madrid	Isabelle Oberson
29 juin/1 ^{er} juillet	Groupe de pilotage Tarif Est-Ouest de l'UIC	Kolin (CZ)	Isabelle Oberson
6/7 juillet	Global Rail Freight Conference (GRFG) de l'UIC	St-Pétersbourg	Erik Evtimov
8 juillet	2nd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	St-Pétersbourg	Erik Evtimov
7 septembre	Comité de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
14/15 septembre	Groupe commercial et groupe technique de l'UIC	Paris	Max Krieg
15 septembre	Sous-groupe de travail Scellés de la CER	Paris	Nathalie Greinus
16 septembre	3rd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	Genève	Erik Evtimov
21 septembre	Assemblée générale de la CER	Berlin	Thomas Leimgruber
4 octobre	Groupe de pilotage du Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
5 octobre	Forum Fret de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
20/21 octobre	TAP Maintenance and Development de l'UIC	Paris	Max Krieg
21/22 octobre	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics	Genève	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