

**Comité international
des transports ferroviaires**

Editorial

Merci beaucoup et au revoir



Je me permets de prendre congé de vous par le biais du présent CIT-Info. Après 34 ans au service des chemins de fer, je pars à la retraite à la fin de l'année, en me réjouissant de pouvoir bénéficier de beaucoup de temps libre, à l'abri du stress. Naturellement, je ne vais pas encore me retirer complètement ; je resterai ponctuellement à disposition, lorsque le recours à mes services sera souhaité.

Lorsque j'ai rejoint le Service juridique des CFF en 1977 comme avocat frais émoulu, je pensais m'engager pour une durée limitée. J'ai dû me tromper. Le travail est devenu toujours plus intéressant et les défis toujours plus excitants. Le plus fascinant a sans doute été de vivre et de participer à l'évolution des CFF, cette régie de l'Etat est devenue une véritable entreprise, et de son personnel, les fonctionnaires juristes sont devenus de vrais juristes d'entreprise.

Mes dix dernières années professionnelles ont été les plus intéressantes. Elles m'ont donné l'occasion de mettre en œuvre la libéralisation du secteur ferroviaire au niveau des organisations internationales et d'atteindre les objectifs ci-après :

- Détachement du CIT des CFF et transformation de notre organisation en une association de représentation des intérêts des seuls transporteurs ;
- Développement d'une équipe de jeunes juristes à vocation internationale, bénéficiant également d'une expertise dans le domaine du droit européen ;
- Renforcement du domaine voyageurs, en assurant une mise en œuvre appropriée et dans le délai requis du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs au niveau des entreprises ferroviaires ;
- Réglementation contractuelle équilibrée et globale de la relation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur ;
- Etablissement du CIT comme bâtisseur de ponts entre le droit du transport ferroviaire applicable à l'ouest (CIV/CIM) et à l'est (SMPS/SMGS).

Ces résultats n'ont pu être atteints que grâce à un travail d'équipe. Je remercie ici Henri Trolliet, mon plus proche collaborateur, de sa collaboration loyale et efficace durant ces nombreuses années. En tant que Suppléant du Secrétaire général, il a dirigé avec circonspection et succès le domaine marchandises et il prend maintenant également une retraite bien méritée.

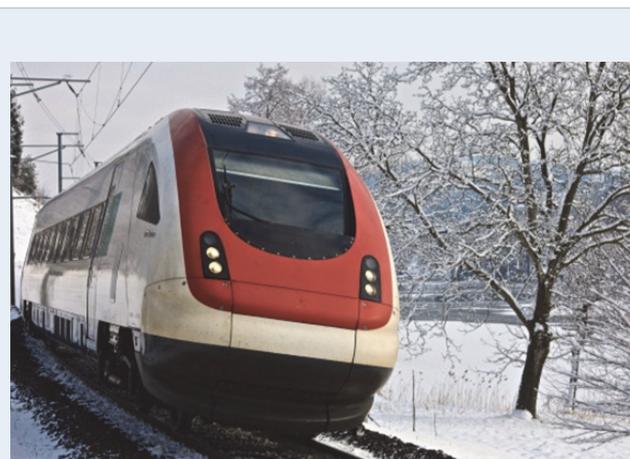
Mes remerciements vont également aux collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat général et aux représentants de nos entreprises membres au sein des organes de direction et de travail du CIT. Cette bonne collaboration à tous les niveaux et dans tous les domaines a toujours été motivante et a conduit à des résultats tangibles. C'est pourquoi je me retire avec de bons sentiments et le cœur léger.

Chères lectrices, chers lecteurs, je vous souhaite de belles fêtes, une bonne année et le meilleur pour l'avenir.

Bien à vous
Thomas Leimgruber

Table des matières

La direction du CIT passe le relais	2
La Géorgie deviendra membre de l'OTIF	3
Conférence CFF 2011 en matière de régulation	3
Nouvelle affaire relative au PRR devant la CJUE	3
Révision des GCC-CIV/PRR	4
Nouveau guide pour le trafic voyageurs	4
Comparaison entre la COTIF/CIV et le SMPS	5
Développement des produits marchandises du CIT	5
Nouveau cadre juridique pour la lettre de voiture électronique CIM	6
Trafic ferroviaire eurasiatique : un besoin d'interopérabilité juridique et une volonté de travailler ensemble	7
Evolution dangereuse de la jurisprudence	8
Droit et pratique	9
Assemblée générale 2011	9
Journées bernoises	11



Nous tenons à vous remercier du soutien et de la confiance que vous nous avez accordés tout au long de l'année écoulée.

Nous vous souhaitons de joyeuses fêtes et vous présentons nos meilleurs vœux pour la nouvelle année.

Votre Team du CIT



Droit des transports et politique des transports

La direction du CIT passe le relais



*Jean-Luc Dufournaud,
Président du CIT*

La fin de l'année 2011 est marquée par le départ à la retraite de Thomas Leimgruber, Secrétaire général du CIT, et d'Henri Trolliet, son suppléant. Pendant ces trente dernières années, ils ont évolué ensemble au sein des CFF, puis au sein du CIT, pour former finalement pendant une dizaine d'années une « Dream Team » à la tête du Secrétariat général du CIT.

C'est l'occasion pour moi de souligner le caractère extrêmement complémentaire du binôme Thomas Leimgruber / Henri Trolliet. Animés tous deux par une grande énergie et un esprit d'entreprise, ils ont su mettre au service du CIT leurs qualités et leur expérience réciproques.

Thomas Leimgruber, grand spécialiste du droit ferroviaire en général et du droit du transport en particulier, a effectué des études de droit à l'Université de Bâle. Il a obtenu son brevet d'avocat en 1973 et le titre de docteur en droit en 1977. La même année, il est entré aux CFF. En 1994, il a succédé à Eric Bertherin à la tête de la Division juridique des CFF et du Secrétariat général du CIT, alors encore rattaché administrativement aux CFF. Dans le cadre de cette fonction, il a œuvré notamment à la dernière révision de la COTIF, à l'autonomie du CIT par rapport aux CFF, aux travaux relatifs à l'interopérabilité juridique CIM/SMGS, au développement et à la transposition de nouveaux domaines juridiques, comme le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure et le droit des voyageurs ferroviaires.

Henri Trolliet a commencé sa carrière aux CFF en 1967 déjà, pour y suivre une formation commerciale et ferroviaire. Après plusieurs années dans les services de la production et de la vente, il est entré à la Division juridique, comme collaborateur au service des réclamations. Depuis 1978, il

fait partie de l'équipe du Secrétariat général du CIT, où il a accédé finalement au poste de Suppléant du Secrétaire général, en charge plus particulièrement du domaine marchandises. Il a contribué notamment au développement du droit international du transport des marchandises et s'est toujours engagé résolument dans la transposition de ce droit, dans le souci permanent de mettre à la disposition des membres du CIT des produits en adéquation avec les besoins du marché.

Au nom du CIT, de toute l'équipe du Secrétariat général et en mon nom personnel, je tiens à remercier Thomas Leimgruber et Henri Trolliet de leur inlassable engagement en faveur du CIT et de ses membres et leur souhaite à tous deux une heureuse et longue retraite auprès de ceux qui leur sont chers.

Pour succéder à cette « Dream Team », l'Assemblée générale a élu Cesare Brand au poste de Secrétaire général et Erik Evtimov au poste de Suppléant du Secrétaire général.

Âgé de 53 ans, Cesare Brand est citoyen suisse. Avocat de formation, il a occupé plusieurs fonctions dirigeantes dans le secteur ferroviaire au cours des vingt dernières années. Après une première activité au sein des autorités fédérales comme Chef de la section du droit à l'Office fédéral des transports, il a rejoint les CFF en 2002 pour prendre la direction du Service juridique central. Depuis trois ans, il dirige l'unité « Régulation & affaires internationales ».

Âgé de 44 ans, Erik Evtimov est également citoyen suisse. Après des études de droit en Bulgarie, en Allemagne et en Suisse, couronnées par une thèse en droit européen, il a fait ses premières armes dans le cadre de divers engagements scientifiques et professionnels avant d'entrer au CIT en 2004. Il convient en particulier de souligner son rôle de coordinateur du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », qu'il assume avec succès.

Je me réjouis de ces nominations, convaincu que Cesare Brand et Erik Evtimov auront à cœur de poursuivre dans la voie tracée par leurs prédécesseurs, en apportant des idées nouvelles et un sang neuf propices à la poursuite du développement du CIT. Au nom du CIT et en mon nom personnel, je leur souhaite d'ores et déjà plein succès dans leurs nouvelles fonctions.

jean-luc.dufournaud(at)snf.fr
Original : FR

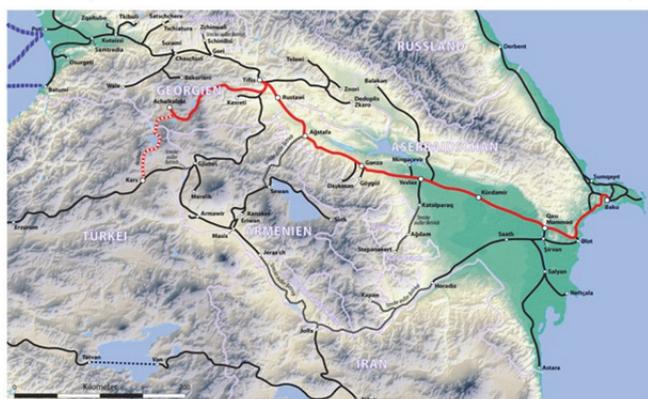


*De gauche à droite :
MM. Henri Trolliet, Thomas Leimgruber,
Cesare Brand et Erik Evtimov.*

La Géorgie deviendra membre de l'OTIF

En octobre dernier, la Géorgie a introduit sa demande d'adhésion auprès de l'OTIF. Les formalités d'adhésion sont actuellement en cours. Il est permis d'admettre que la Géorgie deviendra en été 2012 le 48^{ème} Etat membre de l'OTIF.

Le réseau ferré géorgien englobe au total plus de 1'600 km et est entièrement électrifié. 248 km de lignes seront soumis aux Règles uniformes CIV et CIM. Concrètement, il s'agit



des tronçons entre les ports et les gares qui les desservent à Poti et à Batoumi, ainsi que de l'importante ligne Gardabani – Kartsakhi sur l'axe Kars – Tbilissi, qui relie le port azerbaïdjanais de Bakou sur la Mer Caspienne à la Turquie et l'Europe.

Avec la soumission des transports sur ces lignes aux Règles uniformes CIV et CIM, une étape majeure vers l'uniformité et la sécurité juridiques dans le Caucase sera franchie. Les échanges portant sur un volume de transport annuel d'environ 30 millions de tonnes profiteront de cette avancée.

L'adhésion de la Géorgie est également importante dans la perspective du développement des transports ferroviaires eurasiatiques. La Chine et le Kazakhstan ont un intérêt économique à ce que les flux des marchandises en direction de l'Europe puissent également emprunter la ligne Bakou – Tbilissi – Kars. La mise en service du tunnel de Marmaray, passage clé sur cette route, ouvrira ensuite des perspectives entièrement nouvelles

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

Conférence CFF 2011 en matière de régulation

„Quelle sera la réglementation ferroviaire en 2020 ?“ Tel était le thème de la Conférence CFF 2011 en matière de régulation, qui a eu lieu le 10 novembre 2011.

L'adoption du 4^{ème} paquet ferroviaire constitue la réponse européenne à cette question, selon Jean-Eric Paquet de la Commission Européenne. La libéralisation et également la question du « chemin de fer intégré » feront l'objet du nouveau paquet ; s'agissant du modèle structurel à envisager, Monsieur Paquet s'est déclaré ouvert aux propositions des chemins de fer.

L'ambassadeur Henri Guétaz, Chef du Bureau de l'Intégration, voit dans la reprise à quelques détails près du droit européen dans le domaine des transports terrestres l'évolution probable des relations bilatérales entre la Suisse et l'UE.

Monsieur Zenhäusern, de *Polynomics*, a développé trois scénarios pour le développement de la régulation en Suisse : poursuite du statu quo, alignement sur l'UE et réglementation incitative. Ce dernier scénario constitue actuellement un thème en Allemagne, selon Frank Miram de la Deutsche Bahn (DB).

Lors de la discussion, Messieurs Frank Miram et Marcel de la Haye (SNCF) ont souligné que ces questions majeures en matière de régulation sont également en cours d'examen en France et en Allemagne, si bien que l'on peut s'attendre d'ici à 2020 à des développements considérables et en partie imprévisibles.

Markus.Kern(at)sbb.ch
Original: DE

Trafic voyageurs

Nouvelle affaire relative au PRR devant la CJUE

Une première affaire relative à l'obligation d'informer les voyageurs sur les trains en correspondance est remontée à la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) au mois de mars 2011 (voir CIT-Info 3/2011, p. 5). Une deuxième affaire concernant les indemnités à verser en cas de retard est désormais pendante devant la Cour (C-59/11).

La procédure

Cette dernière affaire a commencé en 2010 en Autriche lorsque l'autorité nationale chargée de l'application des droits des voyageurs a contesté le droit aux ÖBB de s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités de retard aux voyageurs en cas de force majeure. Elle s'est également prononcée en défaveur des ÖBB sur plusieurs

points de leurs conditions générales de transport. Les ÖBB ont fait recours contre cette décision. Le tribunal autrichien saisi de l'affaire a ensuite posé deux questions préjudicielles à la CJUE.

Les deux questions préjudicielles

La première question porte sur les pouvoirs des autorités nationales chargées de l'application du PRR au niveau des Etats membres. La deuxième question concerne les indemnités versées en cas de retard sur la base de l'article 17 PRR : les transporteurs ferroviaires peuvent-ils s'exonérer de leur obligation de payer des indemnités de retard en cas de force majeure ? De l'avis du CIT, la réponse est clairement positive. Le PRR s'inscrit en effet dans le

cadre juridique des Règles uniformes CIV, lesquelles prévoient une responsabilité objective en cas de retard : le transporteur est responsable du retard sauf s'il prouve la force majeure, la faute de la victime ou d'un tiers. L'article 32 CIV, annexé au PRR, détaille ces trois causes d'exonération de façon plus circonstanciée.

Articulation entre PRR et CIV

L'articulation entre le PRR et les Règles uniformes CIV est réglée dans les 6^{ème} et 14^{ème} considérants, ainsi qu'à l'article 15 PRR. Plusieurs législateurs nationaux ont repris ce mécanisme lorsqu'ils ont mis en œuvre le PRR dans leur droit national : ils ont exclu l'obligation du transporteur d'indemniser les voyageurs pour des retards résultant des cas de force majeure définis à l'article 32 CIV. La Commission européenne a elle-même publié un résumé du PRR sur son site internet qui précise que l'obligation de verser des indemnités de retard est levée en cas de force majeure.

Egalité de traitement entre les modes de transport

Les trois autres modes de transport – air, mer, route – sont également régis par des règlements au niveau de l'UE. Ces règlements prévoient de façon circonstanciée la possibilité pour les transporteurs d'échapper à leurs obligations en cas de retard causés par des cas de force majeure. Si les obligations des uns et des autres ne sont pas identiques, il y aurait lieu au moins d'éviter toute discrimination.

Le Groupe de travail CIV, réuni le 15 novembre dernier, a fait le point sur cette affaire et décidé de la stratégie pour les prochains mois. Il suivra attentivement les développements de cette procédure et les autres affaires à venir.

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

Révision des GCC-CIV/PRR

La Commission CIV a approuvé les amendements aux GCC-CIV/PRR proposés par le Groupe de travail CIV au mois de novembre. Ces amendements procèdent des expériences faites depuis fin 2009 avec le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs* (PRR). Ils entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012, en même temps que l'AIV révisé.

Ces modifications concernent essentiellement :

1. l'obligation de ponctualité : afin d'assurer le départ ponctuel du train, les voyageurs doivent embarquer avant l'heure de départ du train publiée dans l'horaire ou avant l'heure indiquée dans les conditions particulières de transport et/ou sur les billets, notamment pour les trains à grande vitesse (par exemple, les voyageurs doivent arriver au moins deux minutes à l'avance pour embarquer à bord des Thalys ou TGV) ;
2. l'obligation d'envoyer les réclamations dans un délai de deux mois après le voyage en train : les entreprises doivent pouvoir traiter au plus vite les réclamations des

voyageurs pour vérifier les retards ou autres perturbations dans les systèmes informatiques ; ces systèmes archivent rarement les données durant plus de 2 ou 3 mois ; comme les entreprises doivent régler les réclamations dans un délai d'un, voire trois mois au maximum, il est raisonnable de demander aux voyageurs également une certaine diligence dans l'envoi de leurs réclamations ;

3. l'assujettissement de toutes les actions en justice aux dispositions des Règles uniformes CIV : si le PRR renvoie clairement à ces dispositions pour ce qui concerne les actions en cas d'accident, la situation est moins claire en ce qui concerne les autres actions ; le CIT prône ici une logique d'uniformité et de sécurité en faveur des entreprises et des voyageurs.

Les nouvelles GCC-CIV/PRR sont disponibles sur le site internet du CIT sous :

<http://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/produits-du-cit/>

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

Nouveau guide pour le trafic voyageurs

Le Secrétariat général du CIT a été chargé par la Commission CIV de remanier et de réunir en un seul document les deux guides pour le trafic voyageurs et les titres de transport. Ces travaux seront effectués au sein d'un groupe ad-hoc du Groupe de travail CIV, composé d'experts de la billetterie et de juristes. Le but consiste à élaborer un nouveau guide simple et convivial pour le trafic voyageurs, qui tient compte de toutes les exigences des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) et facilite la collaboration entre les EF.

Les thèmes ci-après seront examinés aux fins de standardisation :

1. Eléments de données des titres de transport internationaux, qui sont obligatoires ou optionnels pour toutes les catégories de titres de transport [billets imprimés sur fond de garantie, billets avec codes à barres (print@home, sms) et billets électroniques sans papier] ;
2. Etablissement et émission des titres de transport internationaux (fond de garantie, formats et sortes de papier pour toutes les catégories de billets) ;
3. Exigences minimales relatives aux codes à barres et aux billets électroniques, permettant de remplir les exigences juridiques qui découlent des Règles uniformes CIV et tenant compte des standards techniques de l'UIC nouvellement possibles ;
4. Autres services et opérations, comme le contrôle et l'oblitération des titres de transport, les mentions et les attestations.

Dans le cadre de ces travaux, il sera aussi tenu compte du fait que le nouveau guide pour le trafic voyageurs sera distribué électroniquement (habituellement via le site Internet du CIT). Seuls des modèles et exemples de certains produits seront encore établis au titre de documents de référence à des fins de contrôle de qualité. Les données protégées et confidentielles (comme le fond de garantie du CIT pour les titres de transport) seront remis désormais uniquement contre signature.

Les travaux de développement du nouveau guide devraient progresser de telle sorte que ce dernier puisse être adopté par la Commission CIV à la mi-2012. Le guide sera ainsi mis à la disposition des membres du CIT probablement à la fin de l'été 2012.

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

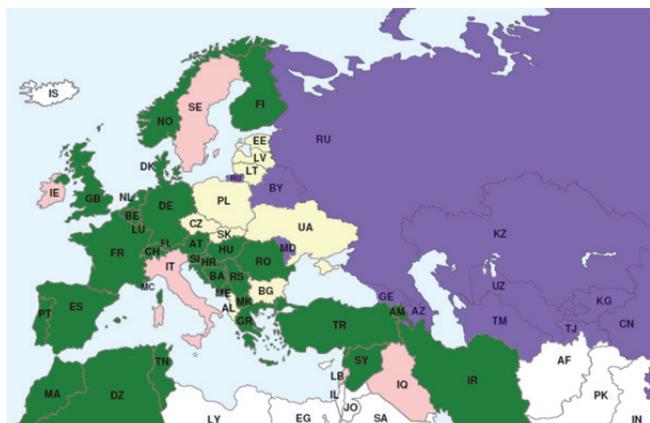
Comparaison entre la COTIF/CIV et le SMPS

Le CIT et l'OSJD vont procéder à une comparaison des deux conventions internationales régissant le contrat de transport de voyageurs au niveau international, à savoir les Règles uniformes CIV dans les Etats membres de l'OTIF et le SMPS dans les Etats membres de l'OSJD. Le Groupe d'experts CIV/SMPS, réuni pour la deuxième fois le

29 novembre dernier, a organisé les travaux à entreprendre pour aboutir à un résultat à la fin 2012. Le but est d'établir un tableau comparant les régimes de responsabilité de la COTIF/CIV, du PRR et du SMPS. Cette étude assurera une meilleure compréhension des différents droits.

Les différences entre les régimes existant à l'est et à l'ouest sont nombreuses. Elles sont source d'incertitude et de coûts supplémentaires pour les entreprises ferroviaires confrontées quotidiennement à cette dichotomie. Il sera donc utile de les identifier clairement et de façon transparente. Des solutions contractuelles, au niveau des entreprises, pourront éventuellement être développées pour pallier aux problèmes identifiés par la suite.

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



Le trafic international voyageurs est confronté à deux systèmes juridiques différents, à l'est et à l'ouest.

- SMPS
- CIV
- CIV + SMPS
- COTIF 1999 pas encore ratifiée

Trafic marchandises

Développement des produits marchandises du CIT

Le Groupe de travail CIM du CIT s'est réuni en octobre 2011 pour la dernière fois sous la présidence de Guy Charrier, qui part à la retraite. Le CIT tient encore à le remercier très chaleureusement de son engagement en faveur de l'organisation et lui souhaite une heureuse retraite. Son successeur a été désigné en la personne de Jean-Marie Sié, Directeur du Département juridique de SNCF GEODIS.



Le nouveau Président du Groupe de travail CIM, Jean-Marie Sié (à droite) à côté de son prédécesseur Guy Charrier.

La poursuite des travaux dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » et l'élaboration de conditions générales de transport pour le trafic fer-mer dans le cadre du projet « Multimodalité » constituaient les principaux sujets à l'ordre du jour de la réunion.

Modèle de la lettre de voiture CIM transport combiné

L'UIRR et les membres du Groupe de travail CIM sont d'avis que la lettre de voiture transport combiné doit être conservée ; toutefois, il peut être renoncé aux cases a à k et aux feuillets supplémentaires. Dès lors que le contenu de la

nouvelle lettre de voiture CIM transport combiné sera très proche de celui de la lettre de voiture CIM, le nouveau modèle de lettre de voiture pour le transport combiné sera repris comme annexe dans le GLV-CIM et le GLV-TC sera supprimé.

Constatation des dommages

Sur la base des résultats des discussions lors de la dernière Conférence des services des réclamations marchandises en mai 2011, les dispositions relatives au procès-verbal de constatation (annexe 20 GTM-CIT) ont été réexaminées. Ces travaux ont pour but de promouvoir l'utilisation de photos pour documenter les constatations des dommages et de simplifier les instructions relatives à l'établissement du procès-verbal de constatation. Peu de modifications de fond ont été apportées par rapport au texte actuel dans l'annexe 20 ; la nouvelle systématique permet toutefois d'accéder plus rapidement aux informations recherchées.

Autres travaux du Groupe de travail CIM

D'autres thèmes ont été examinés lors de la dernière réunion, comme la question de savoir si le transporteur doit être une entreprise ferroviaire, la précision de certaines

dispositions de nature douanière, les adaptations au RID 2011, les directives de chargement et les modalités d'exécution du contrat d'acheminement à vide des wagons.

Les propositions de modifications retenues par le Groupe de travail CIM seront soumises à la Commission CIM pour approbation lors de sa prochaine réunion le 27 mars 2012 ; elles pourront entrer en vigueur probablement le 1^{er} juillet 2012. Nous ne manquerons pas d'y revenir le moment venu.

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

Nouveau cadre juridique pour la lettre de voiture électronique CIM

Dans le cadre des travaux de réalisation du projet e-Rail-Freight, il s'est révélé que le principe juridique de l'équivalence fonctionnelle rend le système e-RailFreight complexe et onéreux. Les processus papier ne peuvent que difficilement être transformés tels quels en processus électroniques. Par ailleurs, de telles exigences peuvent conduire à des routines de programmes complexes et à des applications supplémentaires.

Lettre de voiture électronique CIM

Dans ces circonstances, il convient de trouver une alternative au principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'art. 6 § 9 CIM¹, en recherchant une solution uniforme au moins pour la principale fonction de la lettre de voiture, c'est-à-dire la fonction de preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise. Les exigences des droits nationaux applicables devront naturellement être prises en considération s'agissant des autres fonctions de la lettre de voiture (document fiscal, document bancaire, etc.).

Concrètement, le principe de l'équivalence fonctionnelle devrait être remplacé dans les RU CIM par des dispositions matérielles relatives à la lettre de voiture électronique et, si possible, aux documents d'accompagnement électroniques. Parallèlement, il y aura lieu d'examiner pour le trafic voyageurs si la disposition correspondante de l'art. 7 § 5 CIV relative aux titres de transport électroniques peut être également remplacée.

Réunion constitutive du Groupe d'experts « CIM et lettre de voiture électronique »

Lors des premières discussions relatives à la lettre de voiture électronique qui ont eu lieu à Sierre le 21 octobre 2011, les experts sont arrivés à la conclusion qu'il y avait lieu de donner la priorité à la lettre de voiture et aux documents d'accompagnement électroniques par rapport aux docu-

ments papier au niveau des dispositions des RU CIM. Ce principe devrait valoir tant pour la fonction de preuve de la lettre de voiture électronique (authenticité) que pour l'intégrité des données.

Les travaux correspondants doivent être entamés tant au niveau législatif – COTIF/CIV/CIM – qu'au niveau de la transposition dans les produits du CIT. Le Groupe d'experts examinera les produits marchandises du CIT pour sa prochaine réunion, afin de recenser les dispositions à adapter. A l'heure actuelle, les fiches de travail du GTM-CIT notamment donnent la priorité aux processus papier.

En prévision de la prochaine réunion, le Secrétariat général du CIT, de concert avec l'OTIF, soumettra à la discussion le projet d'un nouvel article 7a CIM « Lettre de voiture électronique », qui tiendra compte en particulier des exigences suivantes :

- Priorité de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques par rapport aux documents papier ;
- Valeur de preuve de la lettre de voiture électronique dans le cadre du contrat de transport ;
- Authentification de la lettre de voiture électronique ;
- Prise en considération des exigences dans les droits nationaux applicables.

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

¹ L'art. 6 § 9 CIM est libellé comme suit: « La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données. »

Trafic ferroviaire eurasiatique : un besoin d'interopérabilité juridique et une volonté de travailler ensemble

Le bilan des résultats atteints dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » a été au centre des débats lors du séminaire organisé par le CIT et l'OSJD le 30 novembre dernier à Bâle. Plus d'une centaine de personnes provenant de tous les milieux concernés (clientèle, transporteurs, logisticiens, autorités, organisations internationales) dans plus de vingt pays d'Europe et d'Asie ont participé à cette manifestation.

Lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Elle est devenue un document de référence puisqu'elle est utilisée dans plus de la moitié des trafics CIM/SMGS. Elle constitue également un document de transit douanier et un document bancaire dans le cadre des opérations de crédit documentaire. Elle permet de réaliser des gains de temps et des économies de coûts. Elle offre enfin une sécurité juridique accrue par rapport au système de réexpédition classique. Sa version électronique augmentera encore son attrait.

Traitement des réclamations CIM/SMGS

Si la plupart des envois se déroulent heureusement sans problème, il arrive toutefois qu'il y ait avarie donnant lieu à une réclamation. Le procès-verbal de constatation CIM/SMGS et la procédure uniforme du traitement des réclamations développés dans le cadre du projet permettent au client de faire valoir ses droits de manière plus simple et plus rapide.

L'harmonisation des dispositions en matière de responsabilité

Un pas supplémentaire a été franchi avec la création des conditions particulières de responsabilité (CP CIM/SMGS). Il s'agit de dispositions uniformes en matière de responsabilité pour perte et avarie de la marchandise, qui se substituent aux dispositions correspondantes de la CIM et du SMGS, étant entendu qu'elles s'appliqueront sur base volontaire.



Il reste encore beaucoup à faire

Les participants ont salué ces résultats importants obtenus jusqu'ici. Néanmoins ces transports restent soumis à deux contrats de transport distincts, qui obéissent à des règles différentes. Le rail est le seul mode de transport à connaître cette situation préjudiciable – à l'inverse de la route, du maritime ou de l'aérien.

Un nouveau droit uniforme est nécessaire

Ce nouveau droit devrait remplacer les droits existants. De premières réflexions ont été engagées au sein de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), de concert avec les principales organisations concernées (CIT, OTIF, OSJD) et l'Union européenne (UE). Elles devraient aboutir dans un premier temps à une déclaration politique des milieux concernés.

En attendant ce nouveau droit

L'élaboration et l'adoption de ce nouveau droit nécessiteront des années. Dans cette attente, il importe d'épuiser toutes les possibilités offertes par la voie contractuelle. Des conditions générales de transport régissant le contrat de transport international ferroviaire direct de marchandises en trafic eurasiatique, applicables sur une base volontaire, permettraient d'effectuer ces transports sous l'égide d'un seul contrat, dont elles régleraient les principaux éléments (conclusion du contrat, lettre de voiture, paiement des frais, droit de disposition de la marchandise, responsabilité, réclamations).

Un premier projet de telles conditions générales (CGT EurAsia) a été élaboré par le CIT. Dans un premier temps, il s'agira de vérifier s'il permet d'atteindre le but recherché. Son contenu sera ensuite mis au point, de manière à permettre aux clients et transporteurs qui le souhaitent de disposer d'un instrument supplémentaire leur permettant d'effectuer dans de meilleures conditions leurs transports entre l'Europe et l'Asie, dans l'attente de ce nouveau droit uniforme tant attendu.

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



Utilisation de l'infrastructure

Evolution dangereuse de la jurisprudence

De premiers jugements ont été rendus quant à la responsabilité entre le gestionnaire de l'infrastructure (GI) et l'entreprise ferroviaire (EF). De l'avis du CIT, ils vont dans une mauvaise direction, notamment parce qu'ils sont fondés sur des bases juridiques inappropriées. La relation juridique entre le GI et l'EF est très spécifique et ne peut pas être appréciée simplement à la lumière du droit national général de la responsabilité civile. C'est pourquoi les *Règles uniformes CUI*, d'une part, et les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)*, d'autre part, revêtent une grande importance.



La Commission CUI en réunion

L'application généralisée des Règles uniformes CUI

Lors de sa 15^{ème} réunion (Berne, 27 octobre 2011), la Commission CUI a pris acte avec satisfaction du fait que l'adhésion de l'UE à la COTIF lève tous les obstacles à l'application sans réserve des Règles uniformes CUI. Plusieurs Etats membres de l'UE ont déjà retiré leurs réserves, certains avec effet immédiat, d'autres en liant ce retrait à un délai. Aujourd'hui, respectivement dès le 1^{er} janvier 2012, les Règles uniformes CUI seront applicables au Danemark, en Allemagne, en Finlande, en Grèce, en Lituanie, aux Pays-Bas, en Autriche et en Pologne.

Le retrait devant être approuvé par le Parlement dans certains pays, il est probable que l'application des Règles uniformes CUI à l'échelle européenne prendra encore du temps. La Commission CUI a décidé de suivre attentivement la procédure au sein des différents Etats et d'intervenir le cas échéant via les membres du CIT concernés.

L'application généralisée des EGTC

L'application généralisée des EGTC revêt aussi une grande importance. Ces conditions générales sont le fruit de longues négociations entre RailNetEurope (RNE) et le CIT et constituent un standard reconnu de bonnes pratiques. Elles protègent notamment l'EF en tant que partie faible au contrat.

Les Règles uniformes CUI ne couvrent que le trafic international, mais pas le trafic national. Par ailleurs, elles ne règlent le recours qu'en ce qui concerne les dommages CIV, mais pas les indemnités selon le Règlement (CE) sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). C'est pourquoi il importe de convenir l'application des EGTC également dans les Etats où les Règles uniformes CUI sont applicables.

Selon les informations du CIT, un fort vent contraire semble toutefois souffler contre les EGTC. La Commission CUI a donc décidé de procéder à un monitoring de la mise en œuvre des EGTC, à l'instar des Règles uniformes CUI. Dans l'hypothèse où les EGTC ne rencontreraient pas l'acceptation attendue, le dialogue devrait être recherché avec RNE et, le cas échéant, également avec la Commission européenne et les autorités nationales de régulation.

Développement des EGTC

Certes, les EGTC ne sont linguistiquement pas parfaites. C'est pourquoi RNE propose de créer un groupe de rédaction commun et d'entamer une révision correspondante du texte.

La Commission CUI craint pour sa part qu'il soit difficile de faire clairement la distinction entre des améliorations rédactionnelles et des modifications de fond ; des compromis difficilement obtenus risqueraient ainsi d'être remis en question. Elle propose par conséquent de rassembler d'abord des expériences avec l'application des EGTC actuelles. Ces dernières pourraient faire l'objet d'une révision en profondeur d'ici trois à quatre ans ; il y aurait lieu alors de tendre à une version en trois langues (anglais, allemand, français).

Responsabilité contractuelle et non délictuelle

La jurisprudence évoquée en introduction semble considérer que le GI ne répond vis-à-vis de l'EF que s'il viole des prescriptions de sécurité. Cette approche ne prend pas en considération la nature juridique de l'utilisation de l'infrastructure. La relation contractuelle entre le GI et l'EF constitue une relation bilatérale de droit civil, de laquelle on peut attendre une exécution correcte des prestations (à l'instar du contrat de vente ou de location), indépendamment de questions de sécurité. La question de savoir si et dans quelle mesure des prescriptions de sécurité n'ont pas été observées est sans importance, du moins du point de vue contractuel.

Le CIT et ses membres ont tout intérêt à ce qu'une jurisprudence adéquate et solide se développe dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, un nouveau domaine juridique encore peu travaillé. La Commission CUI examinera donc intensivement ces questions lors de ses prochaines réunions.



Lucio Lanucara (Trenitalia) (à gauche) présidera désormais la Commission CUI.

Nouveau Président de la Commission CUI

La Commission CUI a proposé à l'Assemblée générale d'élire Lucio Lanucara, Deputy Director EU and International Affairs, Legal Department, Trenitalia, en remplacement de Thomas Leimgruber, qui part à la retraite à la fin de l'année. Monsieur Lanucara a participé dès le début aux négocia-

tions avec RNE sur les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)*; il maîtrise donc parfaitement la matière. Le CIT remercie Lucio Lanucara de son engagement et lui souhaite plein succès et beaucoup de satisfaction dans sa nouvelle fonction.

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

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.

Remise des envois entre transporteurs

Un transporteur qui constate lors de la prise en charge d'un envoi d'un autre transporteur que l'indication du destinataire sur la lettre de voiture est erronée (destinataire inconnu) peut-il refuser la prise en charge de l'envoi ?

Une indication erronée du destinataire sur la lettre de voiture ne constitue pas un motif de refus de prise en charge de l'envoi selon la fiche 03-02 du Guide du trafic

marchandises du CIT (GTM-CIT). Le transporteur cessionnaire n'est donc pas autorisé à refuser la prise en charge de l'envoi. En revanche, il est autorisé à déclencher une procédure d'empêchement au transport au sens de l'article 20 CIM et de la fiche de travail 05-01 GTM-CIT, s'il est d'ores et déjà établi que l'envoi ne pourra pas être livré au destinataire.

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

Pro domo

Assemblée générale 2011

Parmi les faits marquants de l'Assemblée générale du CIT du 17 novembre dernier, il faut relever l'élection de Cesare Brand comme nouveau Secrétaire général du CIT et celle d'Erik Evtimov au poste de Suppléant du Secrétaire général, ainsi que l'exposé de Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC, sur le thème de la globalisation et du rôle des organisations internationales ferroviaires. L'Assemblée générale a également fait le point sur les principales activités de l'organisation, notamment dans le domaine de la COTIF, du transport des voyageurs et des marchandises et de l'utilisation de l'infrastructure. L'Assemblée générale 2012 aura lieu le 22 novembre 2012.

COTIF

Trois Etats n'ont toujours pas ratifié la COTIF 1999 : l'Italie, l'Irlande et la Suède. L'Arménie est devenue le 47^{ème} Etat membre de la COTIF le 1^{er} juillet 2011. L'adhésion de la Géorgie devrait prendre effet à la mi-2012.

L'adhésion de l'UE à la COTIF, qui a pris effet le 1^{er} juillet 2011, favorise le retrait des déclarations de non-application des RU CUI. Indépendamment de l'application de ces dernières, l'application généralisée des conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure (EGTC) demeure importante. Celles-ci s'appliquent en effet également en trafic intérieur et couvrent aussi le recours de l'EF à l'encontre du GI pour les indemnités versées sur la base du Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.



Transport des voyageurs

Les entreprises font face à un afflux de réclamations de voyageurs depuis l'entrée en vigueur le 3 décembre 2009 du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Les autorités nationales responsables de la transposition du PRR sont très actives dans certains pays. Le CIT et ses membres vouent une attention toute particulière à la mise en œuvre du PRR, dans le souci d'une interprétation et d'une application aussi uniformes que possible de ce dernier.

Afin de permettre un traitement simple, rapide et économique des réclamations des voyageurs pour retard, l'accord AIV sur les relations entre les entreprises a fait l'objet d'une révision partielle. Les modifications qui en découlent entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Les travaux relatifs à l'interopérabilité juridique CIV/SMPS ont été entamés. Dans un premier temps, il s'agit essentiellement de comparer les dispositions des RU CIV, du PRR, du SMPS et du SMPS révisé en matière de responsabilité.

Dans le domaine de la billetterie, le CIT participe activement aux travaux correspondants de la CER et de l'UIC. Il développe actuellement un nouveau fond de garantie pour les billets, adapté aux nouveaux besoins et plus sûr. Une importante tâche vient en outre d'être entamée avec la refonte des deux guides élaborés par le CIT dans le domaine du transport des voyageurs et des titres de transport, un des objectifs étant de les réunir en un seul guide à l'avenir.

Transport des marchandises

Les travaux visant à élaborer des propositions pour introduire des dispositions matérielles relatives à la lettre de voiture électronique dans les RU CIM en lieu et place du principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture papier et la lettre de voiture électronique sont entamés.

Les travaux relatifs à la multimodalité sont également entamés. Ils visent notamment à créer des conditions générales de transport relatives au trafic fer – mer et à suivre les travaux relatifs à la multimodalité au sein d'autres organisations, comme la CNUDCI pour les Règles de Rotterdam et l'UE dans le cadre du Livre blanc sur les transports adopté le 28 mars 2011.

Des progrès fulgurants ont été enregistrés dans l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Celle-ci est utilisée dans plus de 50 relations de trafic, couvrant ainsi plus de la moitié des volumes de trafic CIM/SMGS. Elle permet des gains de temps d'environ 40 minutes par wagon, respectivement de 8 à 10 heures sur l'ensemble du parcours d'un train. La suppression de la réécriture des lettres de voiture CIM et SMGS à l'interface entre les deux systèmes juridiques permet une réduction des coûts d'environ 40 € par envoi. L'accent sera mis désormais sur son utilisation dans les trafics avec le Kazakhstan et la Chine, ainsi qu'en trafic fer – mer sur la Mer Noire et la Mer Caspienne. Une étape supplémentaire pourra être franchie en 2012 avec l'application sur une base volontaire de dispositions uniformes en matière de responsabilité pour perte et avarie. Enfin, une nouvelle étape déterminante va être entamée avec l'élaboration de Conditions générales de transport pour le fret ferroviaire eurasiatique, qui permettront d'effectuer des transports entre l'Europe et l'Asie sous l'égide d'un seul contrat de transport.

Une nouvelle direction au niveau du Secrétariat général

Thomas Leimgruber a atteint l'âge de la retraite. Henri Trolliet a souhaité pour sa part pouvoir bénéficier d'un départ anticipé à la retraite. Tous deux quitteront le CIT le 31 décembre 2011. Pour leur succéder, l'Assemblée générale a élu Cesare Brand comme nouveau Secrétaire général du CIT et Erik Evtimov au poste de Suppléant du Secrétaire général. Il est renvoyé à l'article au début du présent CIT-Info pour de plus amples informations sur ces importants changements.

Quelques mutations importantes interviendront également le 1^{er} janvier 2012 dans plusieurs organes du CIT :

- Lucio Lanucara remplacera Enrico Trapazzo, appelé à occuper de nouvelles fonctions au sein de Trenitalia, comme membre du Comité ; il présidera également la

Commission CUI en remplacement de Thomas Leimgruber,

- Carmen Filipescu remplacera Enrico Trapazzo à la tête de la Commission CIV ; elle sera secondée par Jan Svensson, qui demeure responsable du Groupe de travail CIV,
- enfin, Jean-Marie Sié remplacera Guy Charrier, qui prend sa retraite, à la tête du Groupe de travail CIM.

La globalisation et le rôle des organisations internationales ferroviaires

La seconde partie de l'Assemblée générale était consacrée à un exposé de Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC, sur le thème de la globalisation et du rôle des organisations internationales ferroviaires dans ce nouveau contexte.



Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC, lors de l'Assemblée générale du CIT

Il a tenu d'abord à rappeler la mission de l'UIC, qui consiste à promouvoir le développement du transport ferroviaire au niveau mondial, afin de répondre aux défis de la mobilité et du développement durable. Cette dimension globale de l'UIC est d'ailleurs soulignée par une présence sur tous les continents.

La promotion du rail se concrétise sous plusieurs formes, à commencer par une aide technique sur place, un échange d'expériences à l'aide de séminaires, plateformes et forums de discussions, un apport de solutions innovantes avec un soutien dans des projets-clés et enfin le développement de standards, interfaces et spécifications. Ces activités sont très souvent exercées en collaboration avec les instances politiques (ONU, UE, etc.), de standardisation (ISO, CEN, IEC, etc.), financières (Banque mondiale, EIB) et industrielles (UNIFE, etc.), ainsi qu'avec les divers groupes d'intérêt tels que les autres organisations ferroviaires et les organisations de la clientèle (OSJD, CER, CIT, UIP, UIRR, etc.).

Les cinq axes de travail de l'UIC au niveau global sont

- l'environnement et le développement durable,
- la sécurité et la sûreté,
- le fret et les corridors intercontinentaux,
- la signalisation ferroviaire et la régulation des trains,
- la standardisation.

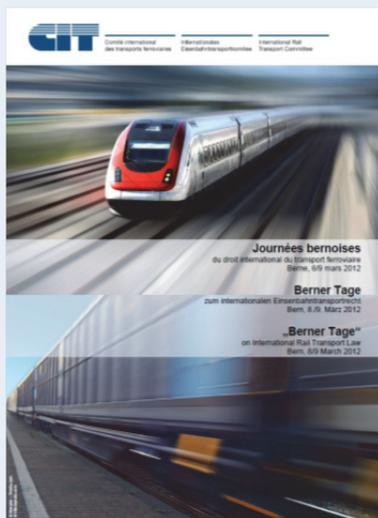
Dans le domaine du fret et des corridors intercontinentaux, les activités de l'UIC et du CIT sont très complémentaires : l'UIC peut bénéficier de l'expertise du CIT dans le domaine juridique et des documents de transport ; le CIT peut bénéficier des plates-formes mises en place par l'UIC pour pro-

mouvoir les instruments développés avec l'OSJD dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ». Par ailleurs, l'UIC et le CIT travaillent en synergie, notamment au niveau de l'UNECE.

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

Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire

Berne, 8 et 9 mars 2012



L'édition 2012 des Journées bernoises se concentrera sur l'adhésion de l'UE à la COTIF. Les questions de responsabilité dans les relations juridiques entre transporteurs constitueront le deuxième point fort de cette rencontre. Enfin, le CIT et l'association des gestionnaires d'infrastructure (RNE) présenteront et discuteront les Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure (EGTC), fruit d'un travail commun.

Les thèmes ci-après seront traités dans des modules séparés :

Trafic voyageurs :

- Point sur l'application du Règlement (CE) No 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)
- e-ticketing
- Nouvelles procédures de règlement des litiges

Trafic marchandises :

- Règles de Rotterdam
- Responsabilité dans la relation triangulaire EF – GI – détenteur du wagon
- Lettre de voiture électronique
- Transports ferroviaires eurasiatiques

Les Journées bernoises 2012 s'achèveront par une table ronde consacrée aux objectifs et à la collaboration des organisations interétatiques ainsi qu'au rôle des associations dans le domaine du développement et de la mise en œuvre du droit international du transport ferroviaire. Des personnalités issues du monde politique, économique et académique prendront position et débattront avec les participants au séminaire.

Comme de coutume, la conférence offre non seulement la possibilité de bénéficier des informations les plus récentes et de mettre à jour les connaissances professionnelles, mais elle constitue une occasion unique d'échanger des points de vue et des expériences avec des experts au niveau international.

La documentation et de plus amples informations sur la manifestation peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, tél. +41 (0)31 350 01 90.

Inscription par e-mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)), par fax +41 (0)31 350 01 99.

Flyer et fiche d'inscription disponibles sur notre site Internet :

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
10/11 janvier	2 ^{ème} réunion du Groupe ad hoc Guide CIV	Berne
31 janvier	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »	Berne
7/8 février	Groupe de travail CIV	Berne
8/9 février	3 ^{ème} réunion du Groupe ad hoc Guide CIV	Berne
20/21 février	Groupe d'experts CIV/SMPS	Varsovie
8/9 mars	Journées bernoises	Berne
27 mars	Commission CIM	Berne
28 mars	Groupe d'experts „Multimodalité“	Berne
29 mars	4 ^{ème} réunion du Groupe ad hoc Guide CIV	Berne
19 avril	Comité 1/2012	Berne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsabilité
11 janvier	Flux des messages de la lettre de voiture électronique CIM Raildata	Bâle	Nathalie Greinus
17 janvier	EPR Legal Working Group	Vienne	Isabelle Oberson
17 janvier	Groupe de réalisation e-RailFreight de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
27 janvier	15 ^{ème} Séminaire de fret maritime SSC	Interlaken	Erik Evtimov
6 février	European NM Committee (EMC) de l'UIC	Paris	Cesare Brand
9 février	Assemblée générale de la CER	Bruxelles	Cesare Brand
13/14 février	Ticketing Action Group (TAG) de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
14 février	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Erik Evtimov
14/15 février	Team Message TM de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
15/16 février	TAP Maintenance and Development (TAP-MD) de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
16/17 février	Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
27/28 février	Assessing & Managing Disaster Risks	Berlin	Erik Evtimov
29 février/ 1 ^{er} mars	UNECE Inland Transport Committee	Genève	Erik Evtimov
13 mars	Groupe commercial de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
16 mars	Multimodal Transport Meeting FIATA Headquarter Session	Zurich	Erik Evtimov
20 mars	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
5 avril	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Erik Evtimov
19 avril	Forum Passagers de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
24 avril	Customer Liaison Group	Bruxelles	Isabelle Oberson
25 avril	Groupe de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
26 avril	Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov

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

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