CIT INFO 4

Comité international des transports ferroviaires 2017

TABLE DES MATIERES

2 Travaux de la CESAP sur le transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale
3 Mise en service du nouveau corridor ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK)
4 Groupe de travail CIV
5 Avancement dans la procédure de révision du PRR
5 Groupe de travail CIM
7 4ème réunion de la Commission Multimodalité
8 Droit et pratique
9 Pro Domo
13 Calendrier CIT

EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2017 tire à sa fin ; le temps d'une brève rétrospective est donc venu. Quelles ont été les réalisations concrètes du CIT en faveur de ses membres durant l'année écoulée ? Quelques exemples :

Les nouveaux guides marchandises et les spécifications fonctionnelles et juridiques relatives à la lettre de voiture électronique sont entrés en vigueur au début de l'année. Le CIT a ainsi fourni une contribution importante à la numérisation des documents de transport. En juin, un rapport complet sur la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique a pu être transmis à l'OTIF et à la DG MOVE, au titre de base pour les travaux dans le domaine de la numérisation au niveau des Etats. Enfin, le CIT a publié de concert avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) une analyse comparative des droits routier et ferroviaire, au titre de contribution à la promotion de l'intermodalité.

Dans le domaine voyageurs, un pilote a été achevé avec succès, avec des « Best Practices » en matière de retards. En relation avec le nouveau Règlement général UE 2016/79 sur la protection des données (délai de mise en œuvre : mai 2018), des lignes directrices ont été mises à la disposition des membres du CIT le 1er octobre 2017.

Enfin, une analyse comparative des droits aérien et ferroviaire a pu être publiée en août de cette année, au titre de base pour la conclusion de contrats dans les transports aériens et ferroviaires. Ces nouveaux produits ont pu être élaborés de concert avec les membres du CIT. C'est pourquoi je souhaite remercier ici chaleureusement toutes les représentantes et tous les représentants des entreprises membres de leur collaboration active aux travaux du CIT. Ce n'est que grâce à ce soutien que le CIT a pu livrer à nouveau en 2017 de nombreux résultats concrets à ses membres.

Je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année,
Cesare Brand
Secrétaire général du CIT

Travaux de la CESAP sur le transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale

La réunion subrégionale sur le transport intermodal ferroviaire en Asie du Nord-Est et en Asie centrale a été organisée par le Secrétariat de la CESAP dans le cadre du projet « Développement du transport intermodal direct en Asie du Nord-Est et en Asie centrale afin d'améliorer les relations de transport euro-asiatiques » les 18 et 19 septembre 2017 à Bangkok.

Nouvelle approche intermodale dans le cadre de la CESAP

Les participants ont approuvé les résultats et les recommandations des travaux préparatoires du CCTT, de la Fédération de Russie et du CIT[1] et ont invité le Secrétariat de la CESAP[2] à poursuivre ses travaux sur le développement du transport ferroviaire intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale, dans le but de renforcer la collaboration entre les modes de transport dans les pays concernés, afin de fournir des services logistiques plus efficaces et d'accroître l'attrait des relations de transport terrestres entre l'Asie et l'Europe. Lors de cette réunion, il a été décidé que le terme « intermodal » doit être compris dans le contexte de ce projet comme signifiant « au moins deux modes de transport différents ».

Les décisions suivantes ont été prises en vue de la finalisation de l'étude de projet :

- développement de modèles innovants pour l'organisation des processus de transport, impliquant une meilleure mise en réseau des opérateurs de la chaîne de transport et de meilleurs services aux clients ;
- intégration des ressources d'information utilisées par les gouvernements et le secteur privé, y compris la mise en place de mécanismes pour l'échange électronique de données entre les entreprises de transport et les autorités de contrôle public (B2A) ;
- introduction de règles, de prescriptions et de documents uniformes et mutuellement reconnus pour les opérations de transport intermodal ;
- promotion de facilités douanières afin de simplifier les transports multimodaux internationaux.

Mise en œuvre pratique

Les questions pertinentes liées à l'exploitation des principaux itinéraires de transport intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale, y compris les itinéraires identifiés dans le cadre du projet en cours, et la possibilité de transformer ces itinéraires en des corridors dans le cadre de la plate-forme mise à disposition par la CESAP ont été explorées et discutées.

Les participants à la réunion ont conclu en suggérant que le Secrétariat de la CESAP planifie ses activités de suivi du développement du transport ferroviaire intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale en tenant compte des meilleures pratiques des autres organisations partenaires au sein et en dehors de la région de la CESAP.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE

La réunion du transport ferroviaire intermodal en Asie du Nord-Est et en Asie centrale s'est déroulée au secrétariat de la CESAP à Bangkok

(1) CIT/IRU Guideline comparing the legal regime CMR-COTIF/CIM-SMGS 2017, Berne et Genève, téléchargeables sur le site Internet du CIT sous http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/.

(2) La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique ou CESAP, basée à Bangkok, est une des cinq Commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies pour l'Asie et l'Océanie.

Mise en service du nouveau corridor ferroviaire Bakou - Tbilissi - Kars (BTK)

La ligne ferroviaire Bakou – Tbilissi – Kars (projet BTK) a été mise en service à la fin octobre 2017. Cette nouvelle ligne relie l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie et crée une liaison ferroviaire directe au sud vers l'Europe.

Renaissance de la route de la soie

La ligne ferroviaire Bakou – Tbilissi – Kars, d'une longueur totale de 846 kilomètres, a été inaugurée le 30 octobre 2017 en présence des présidents de la Turquie et de l'Azerbaïdjan, ainsi que des premiers ministres de la Géorgie, du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan au port azerbaïdjanais d'Aliyat près de Bakou. La mise en service de la BTK crée une nouvelle liaison ferroviaire directe pour les transports de marchandises entre la Chine et l'Europe. La région sud-caucasienne, traversée par la ligne BTK, bénéficie d'une situation géographique privilégiée et constitue une plaque tournante entre la Chine et l'Europe à l'est, ainsi qu'entre la Russie et l'Iran au Proche-Orient et l'Inde au sud.

Actuellement, la capacité annuelle de la ligne est d'un million de voyageurs et de cinq millions de tonnes de marchandises. La capacité pour les transports de marchandises pourrait être augmentée jusqu'à quinze millions de tonnes lorsque la double voie sera construite. La ligne ferroviaire Bakou – Tbilissi - Kars vise à atteindre une capacité de transport de 50 millions de tonnes par an entre la Turquie et l'Asie, le Caucase et les Etats membres de l'UE.

Projets concrets sur la ligne Bakou – Tbilissi - Kars

Le premier transport de 15 wagons et de 30 conteneurs de céréales a eu lieu lors de l'ouverture de la ligne, entre le Kazakhstan et la gare de Mersin en Turquie. Le transport a été effectué avec une réexpédition des lettres de voiture SMGS et CIM, conformément au Guide du CIT des réexpéditions CIM/SMGS (GR-CIM / SMGS). La lettre de voiture CIM a été établie à la gare frontière d'Akhalkalaki, en Géorgie.

Dans ce contexte, l'entreprise ferroviaire géorgienne « Georgian Railway JSC » (GR) a déposé une demande d'adhésion au CIT comme membre titulaire, permettant l'utilisation complète des produits marchandises du CIT sur le corridor. Les experts des Chemins de fer turcs (TCDD) ont ensuite établi la lettre de voiture électronique CIM et l'ont enregistrée dans le système. Les formalités douanières à la frontière entre la Géorgie et la Turquie ont été accomplies avec la remise la lettre de voiture CIM.

Projets concrets sur la ligne Bakou – Tbilissi - Kars
Source : Slideplayer.com «Azerbaijan Railways»

En outre, un port en eau profonde sera construit à Anaklia en Géorgie pour une nouvelle liaison multimodale entre les régions de la mer Caspienne et de la mer Noire. La nouvelle installation portuaire devrait être mise en service en 2020. Le port en eau profonde devrait traiter jusqu'à 100 millions de tonnes de marchandises par an (contre environ 140 millions de tonnes de marchandises en 2016 pour le port de Hambourg). Les deux ports importants jusqu'ici de Poti et de Batumi ne devraient pas perdre de leur importance. L'inscription progressive des lignes maritimes CIM et CIV joue également un rôle important pour les corridors eurasiens entre la Chine et l'Europe (voir également l'article sur la Commission Multimodalité dans le présent CIT-Info).

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Originnal : DE

Lien utile :

→ GR-CIM/SMGS (accès réservé aux membres)

Groupe de travail CIV : révision du MIRT et autres dossiers en cours

Le Groupe de travail CIV, réuni les 14 et 15 novembre 2017, a passé en revue tous les thèmes liés au trafic voyageurs sur le plan juridique et travaillé sur la révision du MIRT.

Révision du MIRT

Le Guide du CIT pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) sera révisé ces prochains mois afin de l'aligner le plus possible sur les résultats des travaux en cours à l'UIC en matière de ticketing. Les groupes techniques de l'UIC sont en train de finaliser la refonte des fiches UIC 918-2 et 918-3 ; celles-ci seront en principe annulées et remplacées en avril-mai 2018 par les nouvelles fiches 918-8 (lay-out des titres de transport) et 918-9 (codes-barres).

Le but du CIT est de présenter de façon la plus transparente possible tous les éléments qui doivent être pris en compte lors de l'émission de titres de transport internationaux, que ceux-ci soient émis sur papier ou sous forme électronique. Il s'agit donc d'adapter les chapitres actuels 7 à 9 du MIRT aux besoins des entreprises qui utilisent pour le trafic international soit les billets papier, soit les billets à imprimer à la maison ou sur smartphone, soit les billets totalement dématérialisés.

Un nouveau chapitre traitera en outre des trois familles de titres de transport, qui se différencient par l'élément de sécurité contenu dans le billet pour le contrôle et la sécurisation des revenus des entreprises (security in paper, in data, in system).

Il est prévu, pour l'instant, de faire approuver ces modifications par écrit à la Commission CIV en mars-avril 2018, afin que le MIRT révisé entre en vigueur en même temps que les fiches UIC.

Protection des données, PRR, ticketing : un agenda bien rempli pour le Groupe de travail CIV

Protection des données

Le nouveau Règlement UE 2016/679 sur la protection des données soulève plusieurs questions dans la mise en œuvre pratique des nouvelles obligations qui incombent aux entreprises ferroviaires.

Le Groupe de travail CIV a traité deux questions complexes :
- Faut-il demander le consentement des voyageurs pour traiter leur réclamation et transférer éventuellement leurs données à d'autres entreprises ?
- Et comment faut-il traiter les réclamations des clients qui demandent un remboursement de leur titre de transport à cause d'un problème de santé avec certificat médical à l'appui ?

Le nouveau Groupe d'experts en matière de protection des données épaule également le CIT dans la résolution de ces questions, en lui apportant ses connaissances et son expérience.

Le Groupe de travail CIV travaillera en outre, d'ici à juin 2018, à l'élaboration d'un modèle d'accord entre responsable des données et sous-traitant, qui traitera des obligations des deux parties en matière notamment de confidentialité et de qualité, de responsabilité et de propriété intellectuelle.

Questions de mise en œuvre du PRR

La mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) soulève toujours des questions pratiques, qui sont traitées par le Groupe de travail CIV. Celui-ci a en outre travaillé sur les propositions d'amendements qui seront présentées par la CER aux institutions européennes (voir à ce propos l'article en page 5).

isabelle.oberson(at)cit-rail.org
Original : FR

Avancement dans la procédure de révision du PRR

La Commission européenne a publié son projet de refonte du Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) il y a deux mois déjà. Depuis, la procédure a suivi son cours et les différents acteurs impactés par ce projet ont pour certains déjà pu prendre position.

Le rapporteur chargé de ce dossier au sein de la Commission « Transports et Tourisme » du Parlement européen a été nommé ; il s'agit de Monsieur Boguslaw Liberadzki du Groupe des « Socialistes & Démocrates ». Le projet devrait être voté en première lecture au sein de cette Commission en juin 2018. Quant au Conseil et au Parlement européen, ils devraient se prononcer en première lecture d'ici fin 2018-2019.

Prise de position de la CER en collaboration avec le CIT

Au niveau associatif, le CIT en collaboration avec la CER a œuvré à la rédaction d'un document où ces associations expliquent leur position quant à ce projet.

Il convient de souligner que les entreprises ferroviaires ont toujours eu au centre de leurs préoccupations le bien-être des voyageurs et leurs droits. La politique de ces entreprises est ainsi tournée vers les besoins des clients. Sous cet angle-là, on ne peut que saluer le projet de révision de la Commission, dans la mesure où il répond à ces attentes. Toutefois, certaines modifications prévues dans ce projet sont difficilement réalisables et risquent au contraire de préjudicier tant les entreprises ferroviaires que les voyageurs.

Perspectives

La CER communiquera en décembre 2017 aux institutions européennes sa prise de position, établie en collaboration avec le CIT.

Ces deux associations continueront de suivre de près l'évolution de ce dossier et d'en informer leurs membres.

sandra.dobler(at)cit-rail.org
Original : FR

Lien utile :

→ Vue d'ensemble de la procédure législative portant sur la révision du PRR

TRAFIC MARCHANDISES

2ème réunion annuelle du Groupe de travail CIM du CIT à Berne : Résumé des principales questions

Le Groupe de travail CIM du CIT a tenu sa 2ème réunion annuelle à la fin novembre 2017 à Berne au siège du CIT ; il a pu achever tous les travaux programmés. Les décisions correspondantes seront soumises pour approbation à la Commission CIM, qui se réunira à Berne à la fin mars 2018. Le Groupe de travail CIM sera dirigé dès la prochaine réunion en juin 2018 par son nouveau Président Cristian Cuenca (DB AG).

Réédition numérique des produits marchandises du CIT

L'ensemble des produits du CIT seront réédités sous forme numérique afin d'améliorer leur convivialité, de moderniser leur présentation et de mettre pleinement à profit les avantages de l'informatique et d'Internet. Les quatre premiers produits réédités selon le nouveau système (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV et GTW-CIT) sont entrés en vigueur le 1er janvier 2017 (voir aussi le CIT-Info 2/2017, p. 6).

Le Groupe de travail CIM a décidé que les autres produits marchandises du CIT devraient être réédités sous forme numérique le 1er janvier 2019, avec les produits voyageurs du CIT.

Le projet DTLF de la Commission européenne – Collaboration du CIT

Le projet « Digital Transport und Logistric Forum » (DTLF) a été lancé par la Commission européenne en avril 2015, conformément à la décision portant sur la création d'un groupe d'experts sur les solutions numériques pour les services de transport et de logistique (le forum sur le numérique dans les transports et la logistique C (2015) 2259).

Il offre une plate-forme aux États membres de l'UE et aux acteurs concernés du secteur du transport et de la logistique pour échanger, coopérer et coordonner les connaissances techniques afin de prendre des mesures visant à promouvoir un échange efficace d'informations électroniques dans les secteurs du transport et de la logistique.

Le projet a pour mission d'assister la Commission européenne dans le développement et la mise en œuvre de mesures politiques. Il identifie les défis et les domaines dans lesquels une action commune au niveau de l'UE serait nécessaire, formule des recommandations et soutient le cas échéant la mise en œuvre de ces recommandations. Actuellement, le DTLF dispose de deux sous-groupes chargés de la réalisation d'activités dans deux domaines :

- Promotion de l'utilisation de documents de transport électroniques,
- Développement de systèmes numériques interopérables visant à optimiser les mouvements de marchandises sur les différents corridors.

La promotion et la facilitation de l'utilisation de documents de transport sous forme électronique ont été identifiées par le DTLF comme objectif central de ses activités. Dans ce contexte, le CIT, de concert avec la CER, a procédé à une analyse de la situation juridique en ce qui concerne la reconnaissance des documents de transport électroniques par les tribunaux et d'autres autorités étatiques, les banques et les assurances, sur la base de cas pratiques (cases studies) dans des Etats membres et non-membres de l'UE ; les résultats font l'objet du rapport du CIT sur la reconnaissance des documents de transport électroniques.

Nouveaux modèles d'exécution des transports et leur représentation dans les produits marchandises du CIT

Les transports internationaux sont exécutés de plus en plus en sous-traitance selon l'article 27 CIM ou selon le modèle « achat/vente ». Selon les récentes informations du SG CIT, il existe toutefois aussi de nombreuses entreprises, en particulier en Europe centrale et en Europe de l'est, qui continuent à appliquer principalement le modèle du transport subséquent selon l'article 26 CIM. Il ressort des réponses au catalogue des questions du CIT et de l'analyse juridique du SG CIT que le modèle « achat/vente » ne constitue pas quelque chose de nouveau sur le plan juridique et que de nouveaux produits ne sont dès lors en principe pas nécessaires

Le groupe de travail décide des importantes propositions pour les produits fret du CIT

D'une manière générale, les produits existants du CIT pourraient toutefois être actualisés depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 en 2006 et en prévision de leur rééditiion sous forme numérique. Ce réexamen interviendra lors des prochaines réunions du Groupe de travail CIM en 2018, sous la direction du nouveau Président dudit groupe, Cristian Cuenca (DB AG).

Programme de travail 2018 et prochaines réunions du Groupe de travail CIM

Les questions ci-dessous figurent au programme de travail 2018 du Groupe de travail CIM :

- Evaluation des résultats de l'enquête du CIT relative aux produits marchandises du CIT et développement et actualisation de ces produits ;
- Etude détaillée et travaux de comparaison entre les modèles de transport pour les transports internationaux et nationaux de marchandises et réexamen des CG prestations de services du CIT ;
- Finalisation des travaux relatifs au procès-verbal de constatation électronique (CIT20) et établissement d'une nouvelle annexe 20b au GTM-CIT ;
- Production d'extraits de la lettre de voiture électronique pour d'autres modèles commerciaux, en particulier la sous-traitance (COM+), de concert avec RailData ;
- Utilisation successive de codes dans la lettre de voiture électronique CIM ;
- Mention sur la lettre de voiture pour les transports de déchets ;
- Utilisation d'une lettre de voiture « principale » pour des contrats de transport CIM successifs ;
- Accompagnement des travaux de numérisation des documents de transport au niveau de la Commission européenne et de l'OTIF ;
- Accompagnement des travaux multimodaux de la Commission européenne en prévision du développement des produits du CIT.

La prochaine réunion de la Commission CIM aura lieu le **22 mars 2018** à Berne au siège du CIT.

Les prochaines réunions du GT CIM auront lieu les **27/28 juin** et les **28/29 novembre 2018** à Berne au siège du CIT.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE

Lien utile :

→ Décision de la commission européenne „Forum sur le numérique dans les transports et la logistique"

4ème réunion de la Commission Multimodalité

L'année 2018 sera multimodale ! La Commission européenne a déclaré 2018 année de la multimodalité. Il est donc logique que le CIT se concentre de plus en plus sur les travaux dans ce domaine.

La Commission Multimodalité a appris au début de sa 4ème réunion en novembre 2017 l'heureuse nouvelle de la réélection de Maria Kalimeri comme Présidente de la Commission Multimodalité par l'Assemblée générale du CIT. Elle continuera ainsi à diriger les travaux de la Commission.

Dariia Scarlino travaille dorénavant au sein du SG CIT ; elle collaborera dans le domaine de la multimodalité.

Défis dans le transport multimodal fer - mer

Depuis l'existence de la Commission Multimodalité, le CIT a développé quelques produits dans le domaine multimodal pour l'interface entre le droit du transport maritime et de droit ferroviaire, comme les CG et le contrat-type trafic fer – mer.

Les bases contractuelles ayant été créées, la Commission Multimodalité se concentre actuellement sur l'application la plus étendue possible de ces produits. Leur application permet de simplifier les transports multimodaux pour les membres du CIT à l'interface avec le transport maritime.

Une information réjouissante a pu être communiquée à la Commission Multimodalité : quelques entreprises ferroviaires vont étudier l'application des produits du CIT en décembre déjà, afin de les mettre à l'épreuve de la pratique sur quelques relations-pilotes définies.

Des premiers enseignements pourront ainsi être retirés, qui seront discutés en janvier 2018 au sein d'un groupe restreint d'experts, afin de proposer l'organisation des pilotes (relations de trafic, calendrier de travail, etc.) lors de la prochaine réunion du Groupe de travail Multimodalité en mars 2018.

Défis dans le transport multimodal fer - route

Le CIT et l'IRU(1) ont travaillé intensément à l'élaboration d'un Guide détaillé sur la question droit ferroviaire / droit du transport routier, en y associant différents organes du CIT. Ce Guide IRU/CIT a été publié au printemps 2017 sous forme électronique et sous forme de brochure.

Il servira de base à l'élaboration de bases contractuelles pratiques dans ce domaine, comme par exemple une check-list pour un contrat-cadre fer – route. Cette check-list constituera un point important de la collaboration entre le CIT et l'IRU dans le domaine de la multimodalité à l'avenir, s'agissant de l'interaction entre le droit du transport routier et le droit ferroviaire.

Multimodalité dans les transports de voyageurs

Dans le domaine des transports multimodaux de voyageurs, Evangelos Bitsaxis , avocat et conseiller juridique (cabinet d'avocats Bitsaxis), a présenté la Convention d'Athènes.

A l'origine, la Convention d'Athènes de 1974 prévoyait une responsabilité pour faute. Dans sa version du protocole de 2002, la convention prévoit notamment une responsabilité indépendante de la notion de faute (avec un plafond pour le montant de l'indemnité).

D'un commun accord, les parties au contrat de transport peuvent augmenter le plafond de manière autonome et inter alia. La Convention d'Athènes de 2002 introduit en outre la nouvelle obligation pour le transporteur d'être suffisamment assuré. Les passagers peuvent également faire valoir leurs droits directement auprès de l'assurance.

Dans sa version du protocole de 2002, la Convention d'Athènes s'applique à tous les transports internationaux si le navire bat le pavillon d'un Etat contractant ou est immatriculé dans un Etat contractant ou lorsque le contrat de transport est conclu dans un Etat contractant ou lorsque selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination est situé dans un Etat contractant (critères multiples d'application de la Convention d'Athènes, à l'instar des Règles de Rotterdam 2009 pour le transport des marchandises). L'UE a également ratifié la Convention d'Athènes 2002.

Droit européen : projets multimodaux de l'UE

Le représentant de l'UIRR, Monsieur Ralf-Charley Schultze a renseigné en réunion sur le nouveau projet de texte de la Commission européenne concernant la révision de la Directive 92/106 sur le transport combiné. La Commission Multimodalité suivra avec intérêt la poursuite des travaux relatifs à cette directive.

Au terme de cette réunion variée de la Commission Multimodalité, Maria Kalimeri a commenté la présentation qu'elle a faite lors de la 6ème édition du Séminaire international sur la sécurité et la sûreté de l'exploitation ferroviaire.

nina.scherf(at)cit-rail.org
Original : DE

Maria Kalimeri dirigera également à l'avenir la Commission Multimodalité du CIT

(1) *Union internationale des transports routiers*

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 pratique

Affaires judiciaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure - Procédures préjudicielles devant la Cour de justice de l'Union européenne

Au début de cette année, le Secrétariat général du CIT a rendu compte dans le CIT Info 1/2017 d'une demande de la Cour fédérale allemande (BGH) concernant l'interprétation de la directive 2001/14/CE (directive précédant la directive 2012/34/UE), adressée à la Cour de justice de l'UE (CJUE) dans le cadre d'une procédure de renvoi préjudiciel.

Contrôle du système de tarification des gares, question préjudicielle devant la CJUE (C-344/16, affaire pendante)

Dans le cas concret, la question litigieuse est celle de savoir si le système de tarification pour l'utilisation des gares de DB Station & Service est à apprécier d'après une disposition du Code civil allemand (BGB - § 315), qui prescrit que si la prestation est déterminée par une partie contractante, il y a lieu d'admettre qu'elle doit être déterminée selon le principe de la discrétion raisonnable et que, si l'équité n'est pas respectée, elle est déterminée par une décision de justice.

Le tribunal d'appel (en amont de la Cour fédérale) a estimé que le système des prix de la DB S&S AG ne correspond pas au principe de la discrétion raisonnable, dans la mesure où il prévoit un prix supérieur pour les gares disposant de meilleures installations que pour celles dont les installations sont mauvaises. Ce système ne repose toutefois pas sur des critères adéquats. Le tribunal d'appel a conclu que le système de tarification devait être fixé par un jugement.

Pour déterminer si le système des prix est nul, la Cour fédérale s'est posée la question de savoir si les tribunaux devaient appliquer § 315 du Code civil ou si celui-ci viole la directive 2001/14/CE; l'examen de l'équité du système de tarification ne devrait alors pas être effectué sur la base du § 315 du Code civil.

En outre, la Cour fédérale a expliqué qu'il n'est pas possible de déduire de la directive 2001/14/CE que seul l'organisme de contrôle, mais pas les tribunaux civils, est compétent pour les litiges portant sur la fixation des redevances. Un système de protection juridique à deux voies est autorisé ; il est donc possible de s'adresser à l'organisme de contrôle, d'une part, et d'intenter une action auprès du tribunal civil compétent, d'autre part.
La décision dans cette procédure préjudicielle est toujours pendante, mais la CJUE a rendu au début novembre une décision sur une question très similaire :

Contrôle des redevances d'infrastructure ferroviaire, décision de la CJUE du 9 novembre 2017 (C-489/15)

Dans le cadre de ce litige, une entreprise ferroviaire privée (CTL Logistics GmbH) a demandé au gestionnaire d'infrastructure DB Netz le remboursement partiel des droits d'annulation et de modification, que CTL a payés entre 2004 et 2011 pour des sillons modifiés ou non utilisés. Du point de vue de CTL, DB Netz a fixé ces redevances unilatéralement et de manière inéquitable. L'entreprise ferroviaire s'est référée également au § 315 du Code civil, en invoquant que cette fixation des redevances par DB Netz est nulle et que des redevances devraient être fixées de manière équitable par le tribunal, conformément au § 315 du Code civil. Le montant versé en sus du montant fixé par le tribunal a été payé sans justification légale et doit donc être remboursé. Le tribunal allemand, contrairement à la Cour fédérale (voir ci-dessus), a considéré qu'un examen d'équité conforme au § 315 du Code civil n'était pas admis eu égard à la directive 2001/14/CE ; l'application du § 315 du Code civil contient de facto une fonction de régulation et n'est donc pas conforme au droit de l'UE (un seul organisme de contrôle en vertu de l'article 30, paragraphe 1, première phrase de la directive 2001/14/CE).

Dans ce cas également, la compatibilité entre le § 315 du Code civil et le droit de l'Union a été mise en cause et soumise à la CJUE dans le cadre d'une procédure préjudicielle. La CJUE a rendu la décision suivante au début novembre :

Les dispositions de la directive 2001/14/CE doivent être interprétées en ce sens qu'elles s'opposent à l'application d'une réglementation nationale, telle que le § 315 du Code civil allemand, prévoyant un contrôle du caractère équitable des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, au cas par cas, par les juridictions ordinaires, et la possibilité, le cas échéant, de modifier le montant de ces redevances, indépendamment de la surveillance exercée par l'organisme de contrôle selon le droit de l'UE.

Une décision prise au cas par cas par les juridictions civiles nationales par le biais d'un contrôle d'équité irait également à l'encontre du principe de l'égalité de traitement des entreprises ferroviaires. De plus, ce contrôle d'équité limiterait la marge de manœuvre du gestionnaire de l'infrastructure sur le calcul du montant des redevances, au point qu'il ne pourrait plus assurer sa gestion.

Les tribunaux civils empiéteraient également sur les compétences de l'organisme de contrôle. En outre, deux voies judiciaires parallèles non coordonnées, à savoir le contrôle administratif des décisions de l'organisme de contrôle et le contrôle d'équité par les tribunaux civils, seraient contraires à la directive. Le caractère contraignant des décisions de l'organisme de contrôle ne serait pas respecté : selon la directive, les décisions de l'organisme de contrôle ont des effets juridiques pour toutes les personnes du secteur ferroviaire qui sont impliquées, tant pour les EF que pour les gestionnaires d'infrastructure.

En conséquence, la CJUE a décidé que l'entreprise ferroviaire privée CTL Logistics ne pouvait pas se prévaloir du processus judiciaire ordinaire pour demander à DB Netz le remboursement de frais d'annulation déjà facturés pour des sillons réservés, du moins pas par le biais des tribunaux civils. En résumé, la décision de la CJUE signifie essentiellement qu'en vertu du droit de l'UE, lors de l'application de la directive 2001/14/CE, les organismes de contrôle sont compétents s'agissant des redevances d'utilisation fixées par les gestionnaires d'infrastructure et qu'une voie parallèle devant les tribunaux civils n'est pas admise.

Il est permis d'admettre que la CJUE se prononcera dans le même sens sur la question posée par la Cour fédérale et que le système de tarification des gares ne peut être contrôlé et fixé par les tribunaux civils ; l'entreprise ferroviaire plaignante ne peut pas invoquer la nullité des prix des gares, du moins pas par la voie judiciaire ordinaire. Dans de tels cas, les entreprises ferroviaires et les candidats ne pourront à l'avenir recourir qu'à une seule procédure et ne pourront pas faire valoir leurs droits devant les tribunaux civils.

nina.scherf(at)cit-rail.org
Original : DE

PRO DOMO

Le CIT souhaite la bienvenue à son nouveau membre !

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft	Logo
Georgie	"Georgian Railway" JSC	Membre dès le 1er novembre 2017	GR Georgian Railway Est. 1872

katja.siegenthaler(at)cit-rail.org
Origiral : DE

Assemblée générale du CIT

Les membres du CIT ont retenu le 16 novembre 2017 à Berne les orientations pour les activités du CIT en 2018. Outre les questions statutaires, le rapport sur les travaux du Secrétariat général durant l'année écoulée et le programme de travail pour l'année prochaine ont été adoptés.

Le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), a pu présenter un résultat financier positif également pour 2016, avec un bénéfice de CHF 13'235. Le budget 2018, légèrement réduit par rapport à l'année précédente, a été adopté par les membres. Alberto Gallo (Trenitalia) a été confirmé pour un nouveau mandat de quatre ans au sein du Comité du CIT. Enrico Trapazzo (Trenitalia) et Isabelle Saintilan (SNCF) ont été élus respectivement comme Président et Vice-Présidente de la Commission CIV. Alberto Gallo a également été présenté comme nouveau Vice-Président de la Commission CUI. Par ailleurs, l'Assemblée générale a élu Maria Kalimeri (Attica Group) pour un nouveau mandat comme Présidente de la Commission Multimodalité.

Les membres ont pu constater que le nombre des membres titulaires reste stable, avec 130 membres. Enfin, le programme de travail 2018 a été adopté.

Dans la partie réservée aux comptes-rendus, le SG CIT a informé les membres comme de coutume sur l'état des travaux dans les différents domaines :

Dans le domaine voyageurs, les décisions de la Commission CIV relatives au développement des produits du CIT ont été commentées, en particulier également en ce qui concerne le « ticketing ». Le compte-rendu portait en outre sur d'importantes questions en cours d'examen en relation avec l'application du règlement sur les droits des voyageurs (PRR) et les travaux de révision du PRR. Une autre question importante dans le domaine voyageurs avait trait à l'impact du nouveau règlement général de l'UE sur la protection des données pour les entreprises ferroviaires et aux travaux du CIT effectués dans ce domaine. Le compte rendu sur l'interopérabilité juridique CIV/SMPS a mis l'accent sur les travaux en cours au niveau étatique (UNECE).

Dans le domaine marchandises, l'édition des quatre nouveaux guides en relation avec la lettre de voiture électronique CIM le 1er janvier 2017 et la numérisation des autres produits du CIT ont constitué l'essentiel des travaux. Le CIT a ainsi franchi une étape importante dans le domaine de la numérisation des documents de transport. Le compte rendu portait également sur les travaux relatifs à la reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques, sur les récents développements en relation avec l'application du nouveau Code des douanes de l'UE et sur les travaux en cours dans le domaine CIM-SMGS.

Dans le domaine de la multimodalité, le compte rendu s'est concentré sur le développement des produits du CIT. Dans le domaine du droit des wagons, les nouvelles dispositions du CUU en matière de responsabilité du détenteur du wagon entrées en vigueur au début 2017 ont été commentées.

Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, le SG CIT a informé sur les travaux de révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure (CUI – Appendice E à la COTIF), ainsi que sur les travaux en cours visant à mettre en œuvre les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure (E-GTC-I).

Dans le cadre de la deuxième partie de l'Assemblée générale, Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC, a fait un exposé sur le rôle de l'UIC dans le monde ferroviaire globalisé. Sa présentation a suscité un vif intérêt et a donné lieu à une discussion nourrie.

La prochaine Assemblée générale aura lieu **le 15 novembre 2018 à Berne.**

cesare.brand(at)cit-rail.org
Original : DE

Les membres de l'assemblée générale ont pris connaissance de l'état des travaux dans les différents domaines du CIT

Formation continue dispensée par le CIT

Auprès des CFF à Berne

En date du 28 novembre 2017, le CIT s'est rendu auprès des CFF pour y dispenser une après-midi de formation en matière de droits des voyageurs.

Les thèmes abordés lors de ce séminaire ont porté d'abord sur le CIT et ses activités, puis principalement sur les droits des voyageurs ferroviaires internationaux et européens. Les cas les plus intéressants en matière de transport de voyageurs ont été traités. Cette après-midi de formation s'est terminée par la présentation des produits du CIT, en particulier l'AIV et le MCOOP.

Ce séminaire a connu un vif succès, avec la participation de collaboratrices et collaborateurs des CFF provenant du service juridique, des services des réclamations, des tarifs et du marketing.

SBB Wylerpark ©Copyright Fotolitra

Jan Svensson présente les nouveaux développements dans le domaine du trafic voyageurs

„Regional Training Workshop" à Bucarest"

Des représentantes et des représentants de plusieurs entreprises ferroviaires voyageurs et marchandises de la région [Roumanie, Pologne, Russie, Slovaquie, Ukraine, Bosnie (République serbe)] ont participé les 10 et 11 octobre 2017 au « Regional Training Workshop » du CIT à Bucarest. Les participantes et les participants ont été renseignés sur les récents développements dans le domaine du droit du transport des voyageurs et des marchandises. En outre, les nouveaux produits et les produits révisés du CIT ont été présentés. Les présentations des experts du CIT ont donné lieu à d'intéressants échanges avec les participantes et les participants dans le domaine du droit du transport des voyageurs et des marchandises.

La formation continue, une mission importante du CIT

Ces deux manifestations, de même que la conférence organisée pour la SNCB à Bruxelles en avril 2017, sont le résultat concret de la mise en œuvre du concept de formation continue à l'intention des membres du CIT adopté par le Comité du CIT en 2016. Ces activités impliquent un engagement supplémentaire du SG CIT dans le domaine de la formation sur le droit international des transports et les produits du CIT. En sus des workshops régionaux, le concept prévoit aussi des activités décentralisées chez les membres et des séminaires à Berne.

Le Secrétariat général du CIT est prêt à dispenser de telles formations à d'autres membres. La durée ainsi que le contenu des cours peuvent être décidés en fonction des besoins, d'entente entre l'entreprise membre concernée et le Secrétariat général du CIT.

Le Secrétariat général se tient volontiers à disposition pour de plus amples informations à ce sujet : info@cit-rail.org.

cesare.brand(at)cit-rail.org
sandra.dobler(at)cit-rail.org
Original: DE/FR

Journées bernoises 2018

Les neuvièmes « Journées bernoises 2018 » reflèteront l'état actuel et l'évolution du droit international du transport ferroviaire. Elles se dérouleront ***les 1/2 mars 2018 à Berne*** *au siège du CIT.*

Les journées bernoises 2018 se concentreront sur l'impact de la technologie numérique sur le droit international du transport des marchandises et des voyageurs et sur les produits du CIT. Les dernières évolutions réglementaires au niveau de la COTIF et du droit européen seront également examinées. Enfin, il sera mis l'accent sur les questions juridiques actuelles en matière de trafic international des marchandises et des voyageurs seront éclairées.

Ce séminaire s'adresse principalement aux juristes et aux experts des membres du CIT et à d'autres cercles intéressés. L'objectif est d'éclairer les participants sur les diverses relations juridiques en trafic international voyageurs et marchandises ainsi que sur le cadre juridique pour l'utilisation de l'infrastructure.

L'événement constitue une occasion unique d'échanger des opinions et des expériences professionnelles.

Le programme et plus de détails sur les différents thèmes figurent sur le site internet du CIT.

Le délai d'inscription est fixé au **12 février 2018**. Le nombre de places est limité. Pour tout renseignement complémentaire, merci de vous adresser au Secrétariat général du CIT au +41 31 350 01 90 ou par email à info@cit-rail.org.

Pour les réservations d'hôtel, nous vous recommandons de vous adresser directement à l'Office du Tourisme de Berne (www.bern.com/fr).

laurence.nicolet(at)cit-rail.org
Original : FR

Au revoir et merci beaucoup !

Après presque 10 ans, Katja Siegenthaler quittera le CIT à la fin du mois de janvier 2018 pour relever un nouveau défi professionnel.

Katja Siegenthaler travaille depuis avril 2008 au secrétariat du CIT, en ayant principalement en charge les domaines « Membres » et « Personnel/Comptabilité ».

Nous remercions très sincèrement Madame Siegenthaler de son engagement exceptionnel durant son activité au CIT et lui souhaitons plein succès dans sa réorientation.

cesare.brand(at)cit-rail.org
Original : DE

CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
14/15 février 2018	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
1/2 mars 2018	Journées bernoises 2018	Berne	Cesare Brand
13 mars 2018	Groupe expert scellés	Sopron	Fabienne Vaisson
21 mars 2018	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Nina Scherf
22 mars 2018	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
18/19 avril 2018	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
26 avril 2018	Comité 1/2018	Berne	Cesare Brand
15 mai 2018	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
15/16 mai 2018	Groupe de travail CIV/SMPS	Prague	Erik Evtimov
24 mai 2018	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov / Nina Scherf

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Responsabilité
20/21 décembre 2017	Regional Meeting on Harmonization of Rules and Regulation	UNESCAP	Astana	Erik Evtimov
23/24 janvier 2018	UIC Passage Group	UIC	Paris	Sandra Dobler
25/26 janvier 2018	TAP MD E-Ticketing Working Group	CIT	Berne	Jan Svensson
1/2 février 2018	18. Seefrachtseminar	SSC	Interlaken	Erik Evtimov
5-8 février 2018	UIC Technical Meetings	UIC	Bruxelles	Jan Svensson
20 février 2018	CER/UNIFE European Railway Award	CER	Bruxelles	Cesare Brand
20 février 2018	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
21 février 2018	Assemblée générale	CER	Bruxelles	Cesare Brand
27/28 février 2018	26ème Commission de révision	OTIF	Berne	Cesare Brand / Erik Evtimov
7/8 mars 2018	UIC IRT Meeting	UIC	Vienne	Jan Svensson
7/8 mars 2018	HLPM	CER	Rome	Cesare Brand
14 mars 2018	PSG Commercial Group	UIC	Paris	Cesare Brand
14/15 mars 2018	UIC Commercial Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson
16 mars 2018	PSG Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
20 mars 2018	Digital Railway Fair / CER Assistant Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
20/21 mars 2018	TAF/TAP TSI CCM Working Group	ERA	Lille	Jan Svensson
10 avril 2018	PSG Plenary Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
11 avril 2018	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
24 avril 2018	TER Workshop	UNECE	Brno	Erik Evtimov
3 avril 2018	Freight Forum	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
Internet www.cit-rail.org