

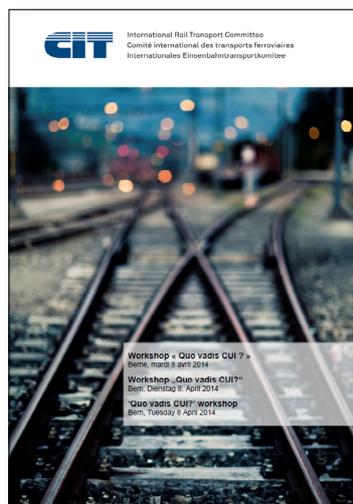
☰ TABLE DES MATIÈRES

Le CIT regarde vers l'avenir

Préparer l'avenir, tel fut l'un des fils rouges de l'activité du CIT en 2013. Le Comité du CIT s'est donc penché de près sur l'avenir du CIT l'an dernier dans le cadre d'un workshop. Il a défini, sur la base des Statuts actuels ainsi que des ressources financières et en personnel à disposition, six orientations visant à guider l'activité future du CIT. Ces orientations ont été présentées aux membres et entérinées à l'unanimité lors de la dernière Assemblée générale le 21 novembre 2013. Elaborées dans une perspective à moyen et long terme, elles doivent servir de ligne directrice pour le programme de travail annuel approuvé par l'Assemblée générale, dans lequel sont précisés les différents dossiers et projets du CIT.

→ [page 8](#)

Workshop «Quo vadis CUI?»



Berne, 8 avril 2014

→ [Informations et inscription](#)

- 2 Conférence EU « Logistics in 2030 »
- 3 Vote du Parlement européen sur la révision du Air PRR
- 4 Questions sur l'interprétation du Rail PRR
- 5 Révision de la COTIF en 2014: les suggestions du CIT
- 6 Influence des entreprises ferroviaires sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure
- 7 Droit et pratique
- 7 Pro Domo
- 8 Le CIT regarde vers l'avenir
- 9 Conférence des services des réclamations marchandises
- 10 Calendrier CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Le CIT-Info s'est offert une cure de jouvence et se présente sous un nouveau jour. Les commentaires relatifs au contenu de l'ancien CIT-Info étaient globalement positifs, tant du point de vue des thèmes traités que du degré de détail des informations. Nous avons donc choisi de ne pas changer de formule. Un peu comme avec les chaussures : c'est en effet dans les vieilles chaussures que l'on est le plus à l'aise. On sait où, ou plutôt dans quoi on met les pieds. Néanmoins, le temps de s'en séparer finit toujours par arriver. Les nouvelles peuvent nous convenir dès le départ, parfois il faut du temps pour s'y habituer. Nous espérons que le nouveau CIT-Info vous enchantera tout de suite et vous remercions d'avance de vos critiques et autres suggestions. Le CIT-Info doit demeurer à l'avenir un support d'information important pour nos membres et amis et les renseigner sur les activités et thèmes actuels relevant de la compétence du CIT.

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



Conférence européenne « Logistics in 2030 – Challenges and way forward »

La Commission européenne est depuis longtemps consciente de l'importance des secteurs du transport et de la logistique au niveau économique. La dernière conférence européenne dédiée à la logistique s'est tenue à Bruxelles les 7 et 8 novembre 2013. Lors de la deuxième série d'exposés, le CIT a donné une information sur l'introduction des lettres de voiture électroniques CIM et CIM/SMGS d'un point de vue pratique.

La dernière conférence européenne sur la logistique avait pour thème « Logistics in 2030 – Challenges and way forward ». Cette conférence est l'occasion de traiter les aspects fondamentaux du fret, du transport et de la logistique dans une perspective à long terme. Elle se concentre sur les défis actuels et futurs, encourage le débat sur la politique de demain et se penche sur la définition des tâches dévolues aux pouvoirs publics dans le cadre de ce processus. Parmi les thèmes ayant suscité le plus vif intérêt des participants, l'on citera la simplification et l'allègement des charges administratives, les innovations, l'intégration, l'infrastructure et les interfaces avec les autres modes de transport, sans oublier bien sûr la « logistique verte » et la protection de l'environnement.

Le Vice-président de la Commission européenne et Commissaire en charge des transports Siim Kallas a ouvert la conférence en abordant des thèmes revêtant une importance et un intérêt particuliers pour le secteur de la logistique. Dans son discours, Brian Simpson, membre du Parlement européen et Président de la Commission des transports et du tourisme, a présenté les défis actuels du secteur des transports de même que les possibilités et perspectives de croissance et d'amélioration de la position de la logistique européenne sur le marché des services globaux.

Durant ces deux jours, les séances plénières et les forums de discussion ont connu une bonne affluence, nombreux ayant été les principaux acteurs de la branche – parmi lesquels également des politiciens européens, des décideurs nationaux et des représentants de la branche, d'entreprises et d'associations de transport ainsi que d'institutions publiques – à mener un débat ouvert émaillé de présentations proposées par Frank Appel, CEO de Deutsche Post DHL, Chris Tyas, Group Head of Supply Chain chez Nestlé, et Clemence Cheng, Directeur général de la division Europe centrale du groupe Hutchison Port Holdings.

Il est permis d'espérer que les résultats de ces discussions seront pris en compte dans la formulation de la politique européenne des transports du futur. Il est vrai en effet que diverses mesures politiques avaient déjà été intégrées en 2007 dans le Freight Transport Logistics Action Plan de la Commission européenne ; celles-ci se sont alors muées – à la suite du développement des différents modèles de transport, de la politique en matière de transport et du soutien financier – en solutions intermodales et en initiatives dont l'objectif est de créer un environnement économique propice aux niveaux européen et international.



La conférence sur la logistique vise également à favoriser le partage des connaissances et des expériences au sein du secteur ; au demeurant, l'on pourrait aussi tirer grandement profit de la vision des participants dans la perspective de dynamiser le secteur logistique, de le pérenniser et de renforcer sa compétitivité en Europe et au-delà.

Le deuxième jour, lors de la deuxième session d'exposés dédiée au thème « e-Freight : soutenir le changement vers une logistique du transport des marchandises davantage axée sur la collaboration et la flexibilité », le Suppléant du Secrétaire général du CIT a informé l'auditoire sur les progrès réalisés par le secteur ferroviaire dans le domaine des lettres de voiture électroniques CIM et CIM/SMGS. Les discussions générales qui ont suivi ont constitué un bon point de départ pour le développement de solutions futures et d'idées en vue d'établir des interfaces avec d'autres modes de transport sur la base de contrats de transport et de régimes de responsabilité séparés.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Lien utile

➔ [Vous trouverez ici des informations complémentaires sur la session d'ouverture, sur les cinq séries d'exposés et les présentations](#)



Vote du Parlement européen sur la révision du Air PRR

Selon le Parlement européen, les passagers aériens devraient bénéficier de droits encore plus étendus à l'avenir. Quel impact sur le secteur ferroviaire ?

Le 5 février, le Parlement européen a adopté une résolution législative sur la proposition de révision du Règlement CE n° 261/2004 (Air PRR). Il souhaite étendre la protection des voyageurs en cas de retard ou manquement de la correspondance et renforcer les mesures de mise en œuvre.

Assistance en cas de retard ou annulation

En cas de retard, le Parlement veut que les voyageurs soient informés de la situation – au minimum 30 minutes après le départ programmé du vol – et bénéficient d'une assistance concrète (boissons, repas, hôtel, etc.) après 2 heures. Les voyageurs auront droit à une indemnité de retard de 300€ à 600€ (selon la longueur du vol) après 3 heures de retard à la destination ou en cas d'annulation. Le Parlement est bien plus strict que la Commission à ce sujet, reste donc à voir comment le Conseil va se positionner sur ces questions.

Continuation en cas d'annulation ou de manquement de la correspondance

Si les voyageurs disposent d'un contrat unique pour leur voyage, ils auront la garantie d'arriver à leur destination finale et d'être pris en charge par le transporteur ayant causé le retard lors du transfert. D'ailleurs ils ont le droit de continuer leur voyage avec un autre transporteur voire même un autre mode de transport après 8 heures d'attente, si le transporteur d'origine n'a aucune solution à proposer. En cas de réacheminement sur un autre mode de transport, l'Air PRR sera partiellement applicable et il incombera alors au transporteur aérien de veiller à ce que ce soit bien le cas. Cela pourrait potentiellement mener à des conflits de droit; ce sera probablement à la pratique de résoudre ceux-ci, vu que le législateur ne s'en préoccupe pas.

Contrats multimodaux air + rail

Si les voyageurs disposent d'un contrat multimodal unique, comprenant un parcours ferroviaire en sus du transport aérien, ils auront droit à la même protection que les passagers ayant des vols en correspondance. Seuls les transporteurs aériens seront responsables de la mise en œuvre de l'Air PRR sur tout le parcours multimodal. Le règlement aérien va ainsi supplanter le Rail PRR et clarifier la situation pour les contrats air + rail en ce qui concerne la responsabilité pour les retards. Ceci ne devrait toutefois pas concerner la responsabilité pour accidents, régie par la Convention de Montréal et le Règlement n° CE 889/2002.

Le CIT réfléchira aux conséquences possibles d'une telle solution sur les conditions générales de transport GCC-CIV/PRR, car celles-ci prévoient actuellement une règle différente pour régler les contrats multimodaux.



Nouveaux droits pour les voyageurs air + rail

Traitement des réclamations

La Commission et le Parlement semblent vouloir aller de plus en plus loin dans la réglementation des réclamations des voyageurs. Des délais clairs sont posés, aussi bien pour les passagers (3 mois) que pour les transporteurs aériens (2 mois). Si le transporteur ne répond pas dans les délais, il est supposé avoir accepté la réclamation. En cas de rejet de la réclamation, le voyageur aura 12 mois pour s'adresser à une entité chargée de la résolution alternative des litiges hors tribunaux (ADR). Ces entités devront être distinctes des autorités nationales chargées de la mise en œuvre de l'Air PRR. Elles devront toutefois coopérer avec les NEB et leur communiquer les cas d'infraction afin que les NEB puissent sanctionner les transporteurs concernés.

Le CIT est favorable à ce que les entités ADR règlent en premier lieu les litiges de droit privé entre passagers et transporteurs. Les conflits non résolus peuvent ensuite être portés à un échelon supérieur, soit devant le NEB soit devant les tribunaux civils. Toutefois il faut que les Etats qui établissent ces trois entités règlent de façon claire et transparente les relations entre ces trois institutions. Dans le cas contraire, il y a un risque de cafouillage et de complexité procédurale inutile pour les transporteurs, ce que l'on relève également dans le secteur ferroviaire dans certains pays.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Liens utiles

- ➔ [Règlement CE n° 889/2002 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident](#)
- ➔ [Règlement CE n° 261/2004 \(Air PRR\)](#)
- ➔ [Proposition de révision de la Commission EU du Air PRR](#)
- ➔ [Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de révision du Règlement CE n° 261/2004](#)

Questions sur l'interprétation du Rail PRR au menu du dernier Groupe de travail CIV

Comment interpréter certains articles du Rail PRR ? A qui verser les indemnités en cas de retard lors d'un voyage en groupe ? Faut-il prendre en compte les frais de service des agences dans le calcul des indemnités ?

Le Groupe de travail CIV, réuni les 5 et 6 février derniers, a traité nombre de questions d'interprétation du Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Le CIT soutient une interprétation aussi uniforme que possible du PRR au niveau européen. Les membres du CIT disposent ainsi d'une plateforme pour échanger régulièrement des informations sur des questions posées par les voyageurs ou les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (NEB). Le but est d'échanger les pratiques et trouver des solutions acceptables pour tous.



Le CIT soutient une interprétation aussi uniforme que possible des droits des voyageurs en cas de retard

Accidents : quel droit appliquer ?

Comment interpréter l'article 11 PRR ? Cet article prévoit que la responsabilité des entreprises ferroviaires en cas d'accident est régie par les articles topiques des Règles uniformes CIV annexées au PRR. En même temps, il limite l'harmonisation ainsi introduite en réservant le « droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis ».

Saisi de cette question, le Tribunal de Grande Instance de Paris a décidé récemment d'écarter l'application du PRR et des RU CIV au bénéfice du droit français. Or cela ne peut être le sens de l'article 11 PRR, car le but de celui-ci est clairement d'harmoniser les systèmes de responsabilité dans les Etats membres de l'UE. De l'avis du CIT, le droit national intervient essentiellement dans le calcul des dommages-intérêts à verser aux voyageurs, comme cela est d'ailleurs expressément prévu à l'article 30 CIV. Le droit national ne peut servir à remettre en cause le système de responsabilité lui-même.

La SNCF a annoncé vouloir porter l'affaire en deuxième instance.

Orientations interprétatives de la Commission européenne

Comme elle l'avait annoncé dans son rapport sur l'application du PRR (COM/2013/587), la Commission européenne a commencé à travailler sur des orientations interprétatives et envoyé aux NEB en automne passé une série de questions sur des articles peu clairs du PRR. Le but est de clarifier ces points dans une future communication à l'intention des voyageurs, entreprises ferroviaires, autorités nationales, etc. Ces orientations interprétatives devraient être publiées fin 2014. Elles devraient traiter de thèmes aussi variés que les exemptions au PRR, les définitions de « vendeur de billet », « transporteur » ou de « retard », l'étendue des droits des voyageurs en cas de correspondance manquée, le droit à la continuation « dans des conditions de transport comparables » ou la coopération entre les NEB.

La CER et le CIT ont répondu conjointement à ces questions afin d'assurer que le point de vue du secteur ferroviaire soit pris en compte par la Commission. Ces lignes interprétatives serviront par la suite de boîte à idées pour la révision du PRR, annoncée pour l'instant en 2015.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Liens utiles

- ➔ [Règlement CE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires \(PRR\)](#)
- ➔ [Rapport de la Commission sur l'application du PRR \(COM/2013/587\)](#)



Révision de la COTIF en 2014 : les suggestions du CIT

Quinze années se sont écoulées depuis la dernière révision de la COTIF. La première révision de la COTIF 1999 est aujourd'hui sur les rails.

Selon les informations communiquées par le Secrétaire général de l'OTIF dans le CIT-Info 6/2013, la réunion de la Commission de révision de l'OTIF se tiendra du 23 au 25 juin 2014 à Berne. Le CIT a formulé des suggestions en vue de cette révision et les transmettra à l'OTIF dans le cadre de deux paquets.

Révision de la COTIF en 2014

Selon les informations de l'OTIF, la 25ème réunion de la Commission de révision de l'OTIF siégera aux fins d'examiner plusieurs propositions de modification de la COTIF. Il s'agit en l'occurrence d'une révision ponctuelle. Les propositions de modification peuvent porter sur n'importe quel Appendice de la COTIF, principalement toutefois sur les Appendices techniques (RU APTU et ATMF) et sur les RU CIM, CUV et CUI. La Commission de révision décide selon l'article 21 § 1 lit. b) du règlement intérieur, basé sur l'article 16 § 4 COTIF, à la majorité d'un tiers des membres de la Commission de révision représentés lors du vote. Il est fort probable que, lors de sa session, la Commission de révision de l'OTIF ne se contente pas d'examiner uniquement les questions relevant exclusivement de sa compétence selon l'article 33 § 4 COTIF et qu'elle procède également à un examen préliminaire des propositions relevant de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF, laquelle doit avoir lieu en septembre 2015. En vertu de l'article 35 § 3 COTIF, les modifications décidées par la Commission de révision entrent en vigueur une année après leur approbation. Par contre, pour les modifications qui sont de la compétence de l'Assemblée générale, un processus de ratification de plusieurs années est nécessaire.

Orientation et calendrier de travail des suggestions du CIT

Conformément aux Statuts du CIT, il incombe au Comité d'approuver les suggestions élaborées par le CIT dans la perspective de la révision de la COTIF. Lors de sa réunion de septembre 2013, le Comité a décidé de procéder par étapes et de permettre ainsi à l'organisation de développer ses suggestions avec flexibilité et pertinence. Pour pouvoir être prises en considération au titre de propositions de modification et être soumises au vote au sein de la Commission de révision de l'OTIF, les suggestions du CIT doivent bénéficier du soutien d'au moins un Etat membre de la Commission de révision de l'OTIF.

Le premier paquet de suggestions du CIT approuvé par le Comité a été transmis au Secrétaire général de l'OTIF le 29 novembre 2013. Ces suggestions portent principalement

sur les Règles uniformes CIM et en particulier sur le remplacement du principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture papier et la lettre de voiture électronique CIM par des dispositions matérielles donnant la priorité à cette dernière dans le nouvel article 6a CIM. En outre, le CIT a soumis des suggestions complémentaires relatives au droit de modifier le contrat de transport et au droit de disposition, lesquelles relèvent en grande partie de la compétence de la Commission de révision. Une réunion sera organisée le 11 juin 2014 au siège du CIT à Berne avec les organisations internationales de la clientèle pour procéder à un échange de vues à propos de la révision de la COTIF.

Le CIT transmettra au Secrétaire général de l'OTIF un second paquet de suggestions concernant essentiellement les Règles uniformes CUI, après approbation de ces suggestions par le Comité le 24 avril prochain. Ces suggestions porteront principalement sur des questions relevant de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF. En juin 2013, le Secrétaire général de l'OTIF a renseigné les Etats membres et les organisations intéressées sur l'état des ratifications de la COTIF et sur le retrait des réserves faisant obstacle à l'application des RU CUI. Il a en outre invité les destinataires de son courrier à lui faire part des difficultés rencontrées lors de l'application des RU CUI au sein des Etats membres. Les suggestions du CIT relatives aux Règles uniformes CUI ont été approuvées par la Commission CUI du CIT lors de sa réunion du 23 octobre 2013. Elles abordent trois problématiques différentes, à savoir l'extension du champ d'application des RU CUI aux transports effectués en vertu du droit national, la création d'une base juridique pour les conditions générales relatives aux contrats d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (EGTC) et l'extension de la responsabilité du gestionnaire en cas de dommages pécuniaires liés au versement d'indemnités aux clients suite à des problèmes ayant leur origine dans l'infrastructure.

Le Groupe d'experts « Révision COTIF » du CIT a par ailleurs été chargé de suivre les travaux de révision au niveau de l'OTIF durant la période 2014–2015 et, le cas échéant, de développer les suggestions du CIT et de préparer les projets de prises de position du CIT au sujet des autres propositions de modification transmises. Ces prises de position seront elles aussi soumises à l'approbation du Comité le moment venu.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Le groupe d'experts «Révision COTIF» en réunion à Berne



Influence des entreprises ferroviaires sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure

Le droit européen accorde aux entreprises ferroviaires un droit de consultation lors de la négociation des conditions d'utilisation de l'infrastructure. Des modifications de fond des conditions d'utilisation pour les corridors de fret doivent être demandées également dans le cadre des procédures de consultation nationales.

La Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen offre aux entreprises ferroviaires la possibilité de prendre position sur les documents ci-dessous publiés par les gestionnaires de l'infrastructure, avant que ceux-ci n'aient été approuvés :

- l'art. 8.3 permet aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les conditions d'accès et d'utilisation contenues dans le plan d'entreprise du gestionnaire de l'infrastructure avant son approbation par ce dernier ;
- l'art. 27.1 stipule que le gestionnaire d'infrastructure doit consulter les parties intéressées avant l'élaboration et la publication du document de référence du réseau ;
- l'art. 45.3 oblige les gestionnaires de l'infrastructure à laisser aux parties intéressées la faculté de présenter leurs observations au sujet du projet d'horaire de service durant une période d'au moins un mois ;
- l'art. 51.2 prévoit la consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée au sujet du plan de renforcement des capacités que le gestionnaire de l'infrastructure se doit d'établir dans les douze mois qui suivent la déclaration de surcharge d'une ligne.

Si les entreprises ferroviaires peuvent se prononcer dans le cadre de toutes ces procédures de consultation, les gestionnaires de l'infrastructure ne sont toutefois pas tenus de prendre en considération leurs revendications. Quant aux procédures relatives à l'examen, par les organismes de contrôle nationaux, des conditions d'utilisation appliquées par les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires ne sont pas consultées. Dès lors, une entreprise ferroviaire ne peut s'adresser à l'organisme de contrôle que lorsqu'elle estime être discriminée par le document de référence du réseau ou être victime d'une quelconque atteinte à ses droits.

En ce qui concerne les corridors européens de fret, l'article 10 du Règlement UE 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif contraint le comité de gestion à instaurer des procédures de consultation garantis-



sant une participation équitable des candidats potentiels et à s'assurer que ces derniers soient bien consultés avant l'approbation du plan de mise en œuvre. Sur les corridors européens de fret mis en service en novembre dernier, les comités de gestion ont créé des comités consultatifs (« Advisory Boards ») à l'intention des entreprises ferroviaires.

Néanmoins, les possibilités d'action sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure demeureront également limitées sur les corridors de fret tant que le document d'information du corridor (« Corridor Information Document » - CID) renverra aux conditions d'utilisation nationales respectives et que les gestionnaires de l'infrastructure n'harmoniseront pas les conditions d'utilisation sur les corridors de fret. Dans le cadre des transports internationaux, les conditions d'utilisation – qui diffèrent d'un réseau à l'autre – représentent un surcroît de travail administratif que seule une véritable harmonisation de ces conditions permettra de contrebalancer. Partant, les entreprises ferroviaires doivent continuer de revendiquer la mise en œuvre sur les corridors de fret de solutions harmonisées négociées au niveau international, à l'exemple des « European General Terms and Conditions of the use of railway infrastructure », qui permettent d'harmoniser les conditions d'utilisation sur des points importants.

En conclusion, les entreprises ferroviaires ne peuvent se prononcer pour l'instant sur la teneur du document de référence du réseau qu'au niveau national vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure. Pour ce qui est des transports internationaux, les entreprises ferroviaires se doivent donc de contrôler le contenu de chacun des documents de référence du réseau et de réagir le cas échéant.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org

Original: DE

Liens utiles

- ➔ [Directive 2012/34/EU](#)
- ➔ [Règlement UE N° 913/2010](#)



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.

Auxiliaire au sens de l'article 40 CIM – Questions diverses

Dans une gare de triage, une entreprise ferroviaire exécute pour le compte d'un transporteur les opérations de manœuvre et de tri des wagons contenus dans les trains de ce transporteur.

En quelle qualité cette entreprise ferroviaire agit-elle ? Cette dernière doit-elle figurer sur la lettre de voiture ? Est-elle responsable des dommages causés aux marchandises durant les opérations de manœuvre et de tri ? Les prestations de cette entreprise ferroviaire doivent-elles être réglées dans un contrat ?

Une entreprise ferroviaire qui exécute pour le compte d'un transporteur des opérations de manœuvre et de tri des wagons contenus dans les trains de ce transporteur doit être considérée comme une personne au service de laquelle ce transporteur recourt pour l'exécution du transport. Elle est donc auxiliaire du transporteur au sens de l'article 40 CIM.

Seules les entreprises qui agissent comme transporteur subséquent ou comme transporteur substitué doivent être inscrites dans la case 57 de la lettre de voiture (voir les commentaires de l'annexe 2 du GLV-CIM ad case 57). Les auxiliaires au sens de l'article 40 CIM ne doivent donc pas figurer sur la lettre de voiture.

En cas de dommage causé aux marchandises durant les opérations de manœuvre et de tri exécutées par cette entreprise ferroviaire, celle-ci répond vis-à-vis du transporteur sur la base des dispositions qu'ils ont convenues. Vis-à-vis du client, seul le transporteur répond sur la base des Règles uniformes CIM (cf. article 40 CIM). Demeurent naturellement réservées les actions extra contractuelles (voir aussi article 41 § 2 CIM).

Les relations entre le transporteur et l'entreprise ferroviaire à laquelle le transporteur recourt en l'occurrence pour les opérations de manœuvre et de tri des wagons doivent être réglées dans un contrat de coopération. Un modèle de conditions générales est proposé par le CIT pour ce type de contrat : les Conditions générales applicables aux contrats de prestations de services pour le transport de marchandises (CG prestations de services). En matière de responsabilité, les CG prestations de services prévoient que le prestataire de services ne répond pas des dommages subis par les marchandises en cours de transport, sauf si le transporteur établit que ces dommages résultent d'une faute du prestataire de services ou de son personnel (cf. point 35 des CG prestations de services).

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org

Original: FR

Lien utile

➔ [Conditions générales applicables aux contrats de prestations de services pour le transport de marchandises](#)



Nouveau collaborateur dans le domaine marchandise



Henri Trolliet se retirera définitivement courant 2014 pour profiter d'une retraite bien méritée. Aussi le poste d'expert du trafic marchandises a-t-il été mis au concours au sein du Secrétariat général.

Monsieur Joël Forthoffer a été choisi pour relever ce défi. Travaillant jusqu'ici pour le compte de la SNCF, il y était responsable du transport international dans la région Alsace, à Strasbourg. Au bénéfice d'une formation commerciale dans

le domaine du trafic marchandises, il a travaillé notamment comme responsable du service des marchandises au port de Bonneuil, attaché commercial au sein de la Direction Fret pour les transports entre la France et l'Allemagne, responsable d'études de marché en trafic marchandises et conseiller en communication au sein de la même direction.

Monsieur Forthoffer prendra ses fonctions au CIT le 1er mars 2014. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue dans notre équipe et nous réjouissons d'ores et déjà de collaborer avec lui.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE

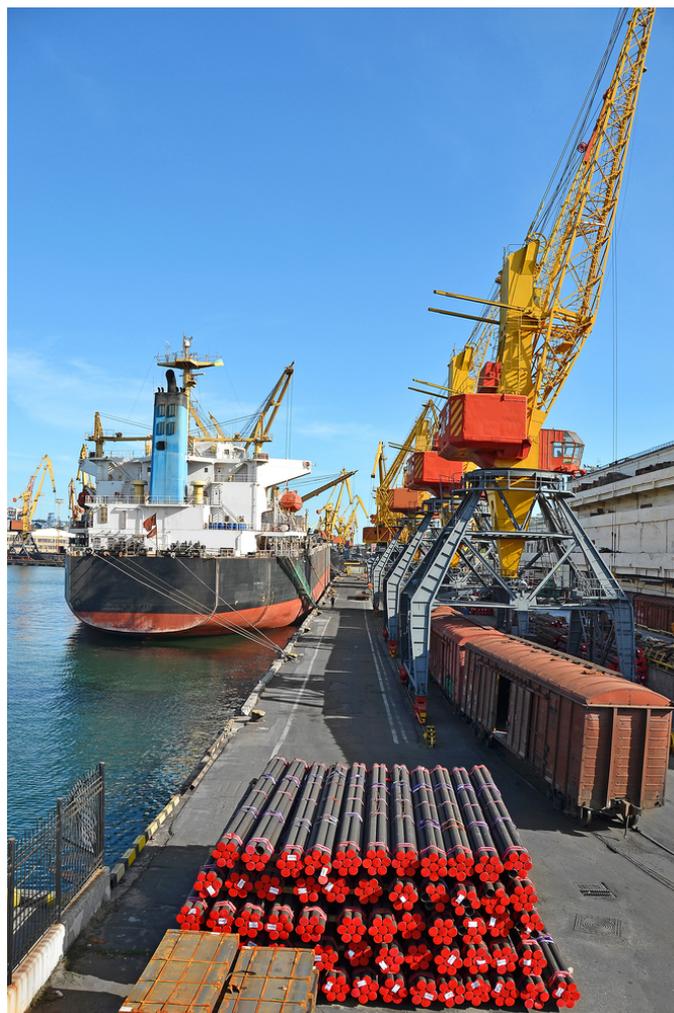
Le CIT fait face aux défis à venir



L'an dernier, le Comité du CIT s'est penché de près sur l'avenir du CIT. Ses réflexions ont débouché sur la définition de six orientations visant à guider le travail futur du CIT. Les six orientations reposent sur les Statuts en vigueur et peuvent être poursuivies avec les ressources financières et le personnel à disposition.

Elles ont été présentées et entérinées à l'unanimité lors de l'Assemblée générale du 21 novembre 2013. Elaborées dans une perspective à moyen et long terme, ces orientations doivent servir de ligne directrice pour le programme de travail annuel adopté par l'Assemblée générale, dans lequel sont précisés les différents dossiers et projets du CIT. Voici en quelques mots la teneur de ces six orientations :

1. Centre de compétences juridiques. Le CIT est le centre de compétences juridiques des entreprises ferroviaires. L'application du droit européen du transport (COTIF, UE) dans la relation entre les entreprises ferroviaires et les clients ainsi que dans le cadre des relations juridiques entre les entreprises ferroviaires et avec les gestionnaires d'infrastructure et les prestataires de services constitue l'essentiel de ses activités. Les relations contractuelles doivent reposer sur des bases juridiques claires, cohérentes et équitables. Dans cette perspective, le CIT collabore étroitement avec les organisations partenaires (OTIF, CER, UIC, OSJD, RNE, etc.). Il soumet des propositions visant à développer le droit international du transport.
2. Soutien pratique. Le CIT offre un soutien pratique à ses membres. Ainsi, il élabore des produits, par exemple des documents-types (conditions générales, contrats-types, check-lists, etc.), ainsi que des guides (« best practices »). En outre, le CIT développe et uniformise des documents de transport internationaux comme les lettres de voiture et les titres de transport. Le CIT définit – en collaboration avec ses partenaires – les exigences juridiques, fonctionnelles et parfois aussi techniques requises en vue de la transposition des prescriptions de la COTIF et du droit européen au niveau des entreprises ferroviaires.
3. Lien entre l'Europe et l'Asie. Le CIT s'engage activement en faveur d'un droit des transports ferroviaires uniforme en trafics voyageurs et marchandises entre l'Europe et l'Asie. Si l'interopérabilité juridique doit dépasser les frontières de l'UE et de l'OTIF, elle doit également englober les transports multimodaux (trafic fer – mer).
4. Collaboration avec les partenaires. Le CIT fournit en premier lieu des prestations juridiques. De fait, il apporte également son soutien à des organisations ferroviaires amies, en sus de l'aide offerte à ses membres. Il les consulte aux fins d'éviter toute lacune et tout chevauchement.
5. Formation et information. Le CIT propose à ses membres des activités de formation professionnelle sur les produits de l'organisation et leur fournit des informations actuelles sur le droit international des transports ferroviaires.
6. Plateforme de collaboration. Le CIT met à la disposition de ses membres une plateforme favorisant la collaboration dans le cadre de la mise en œuvre du droit international des transports ferroviaires. Il observe à cet égard les limites imposées par le droit de la concurrence.



Le CIT s'investit activement en faveur du transport maritime

En trafic marchandises, la combinaison des transports ferroviaire et maritime sur de longues distances prend de plus en plus d'ampleur. Le CIT entend dès lors prêter une attention accrue au transport maritime. Dans cet esprit, il a élaboré, en 2013, les Conditions générales pour le trafic fer – mer. La nouvelle Commission « Multimodalité », qu'il s'agira de constituer cette année, traitera à l'avenir des problèmes de collaboration entre les différents modes de transport.

Jean-Luc.Dufournaud(at)snCF.fr
Original: FR

Conférence des services des réclamations marchandises, Berne, 28 mai 2014

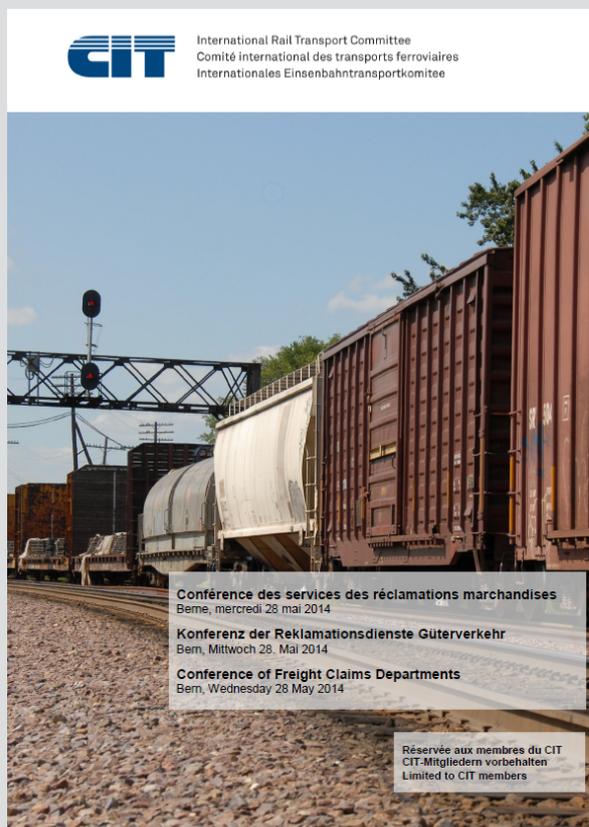
Nous avons le plaisir de vous inviter à la Conférence des services des réclamations marchandises 2014. Elle aura lieu le mercredi 28 mai au siège du CIT à Berne. Cette conférence s'adresse aux membres du CIT, en particulier au personnel des services des réclamations, des services commerciaux et des services juridiques. Comme de coutume, elle a pour but de contribuer à la formation continue du personnel des membres du CIT et au développement des produits marchandises du CIT.

Dans un premier temps, les suites données à la conférence de l'année dernière et les développements intervenus au niveau des produits marchandises du CIT seront passés en revue, sans omettre quelques questions relatives au droit du wagon. Le point sera fait sur l'état des travaux de l'OTIF et du CIT en relation avec la révision de la COTIF qui va être entamée cette année. L'accent sera mis ensuite sur la problématique de la constatation des dommages, afin de recenser les difficultés qui se présentent dans la pratique et les facilitations que l'informatique pourrait apporter dans ce domaine.

Dans la deuxième partie de la conférence, des questions d'intérêt général seront examinées au sein de plusieurs groupes : application des RU CIM et de l'AIM, constatation des dommages et Check-list accords traitement des réclamations. Les résultats des travaux seront présentés et discutés ensuite au sein du plénum.

Comme d'habitude, la dernière partie de la conférence est réservée aux contacts entre les participants. Ainsi, vous pourrez développer la collaboration avec vos partenaires au sein d'autres entreprises et régler aussi des cas concrets en suspens. Au besoin, le Secrétariat général du CIT se tient volontiers à votre disposition pour organiser de tels entretiens.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de vous retrouver lors de cette conférence.



Plus d'informations / inscription

→ www.cit-rail.org



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
6/7 mars	«Journées Bernoises» du droit international du transport ferroviaire	Bern	
25 mars	Commission CIM	Bern	Erik Evtimov
26 mars	Groupe d'experts «multimodalité»	Bern	Erik Evtimov
25/26 mars	Groupe de travail CIV	Bern	Isabelle Oberson
2 avril	Groupe d'experts «Révision COTIF»	Bern	Erik Evtimov
3 avril	Groupe ad-hoc technique ECN CIM/SMGS	Warschau	Lothar Schneemann
8 avril	Workshop «Quo Vadis CUI»	Bern	Myriam Enzfelder
9 avril	Commission CUI	Bern	Myriam Enzfelder
24 avril	Comité 1/2014	Bern	Cesare Brand
13/14 mai	Groupe de travail CIV	Bern	Isabelle Oberson
19/20 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Paris-Berlin	Erik Evtimov
28 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Bern	Erik Evtimov
11 juin	Conférence marchandises avec les organisations de la clientèle	Bern	Henri Trolliet
12/13 juin	Groupe de travail CIM	Bern	Erik Evtimov
27 juin	Commission CIV	Bern	Isabelle Oberson

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
11/12 mars	Groupe commercial et technique	UIC	Paris	Thomas Gyger
13 mars	Freight Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
14 mars	SBB Regulierungskonferenz	SBB	Bern	Cesare Brand
18/19 mars	Univeral Rail Ticket (URT) meeting N°5	UIC/ÖBB	Wien	Thomas Gyger
19/20 mars	Arbeitsgruppe «Betrug mit Fahrscheinen»	COLPOFER	Bratislava	Thomas Gyger
20 mars	4èmes Journées du droit des transports et logistique	SSC	Luzern	Erik Evtimov
27 mars	Railteam Symposium	Railteam	Brussels	Cesare Brand
2 avril	Customer Liaison Group	CER	Brussels	Isabelle Oberson
4 avril	1. Rail Shipping Summit	BPRM	Sassnitz	Cesare Brand
3/4 avril	Group of Experts on Unified Railway Law	UNECE	Genf	Erik Evtimov
9 avril	Groupe de travail «Révision CUV»	OTIF	Bern	Erik Evtimov
9/10 avril	Univeral Rail Ticket (URT) meeting N°6	UIC/TCDD	Istanbul	Thomas Gyger
10 avril	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Cesare Brand, Isabelle Oberson
15-16 avril	Workshop Euromed Transport	EuroMed	Tunis	Henri Trolliet
15 avril	eRail Freight Project Manager Meeting	UIC	Paris	Erik Evtimov
15/16 avril	SIIFI International	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 avril	TAP-TSI	UIC	Lyon	Thomas Gyger
5/6 mai	5th Annual Middle East Rail Opportunities	SAR	Riyadh	Cesare Brand
13-15 mai	UIC Working Group SCIC-NRT	UIC	Breclav	Thomas Gyger
13 mai	Steering Committee Freight	UIC	Paris	Erik Evtimov
14 mai	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](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org