

## ☰ TABLE DES MATIÈRES



### **E-CG-I: En vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, les CG actualisées relatives aux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont disponibles nouvellement également dans une traduction officielle en français et en allemand .

Le Secrétariat général du CIT soutient activement ses membres lors de l'introduction des E-CG-I et leur fournit des recommandations quant à la manière de les introduire et de les appliquer. Par ailleurs, le Secrétariat général du CIT poursuivra en 2015 avec ses partenaires de négociations que sont RailNetEurope, la CER et l'EIM les activités d'information sur l'existence et l'utilisation des E-CG-I afin de promouvoir l'extension de leur utilisation.

→ [Page 9](#)

- 2 Congrès mondial 2014 de la FIATA
- 3 Davantage de sécurité juridique pour les membres du CIT – Une priorité absolue pour le Groupe de travail CIV
- 4 Groupe de travail CIV/SMPS : début de la deuxième phase du projet
- 5 L'article 36 § 3 a) CIV ne comprend pas le risque du « transport effectué en wagon découvert »
- 6 Groupe de travail « Scellés » de la CER
- 7 Première réunion de la Commission Multimodalité du CIT
- 8 Le transport ferroviaire, colonne vertébrale de l'intégration économique maghrébine et euro-méditerranéenne
- 9 Utilisation de l'infrastructure
- 10 Droit et pratique
- 11 Pro domo



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Les résultats concrets et pratiques sont déterminants pour l'évaluation des prestations du CIT. Quels produits ont pu être achevés durant l'année écoulée et mis à la disposition des membres du CIT ? Dans le domaine marchandises, je souhaite mettre en évidence les CGT EurAsia et les CG trafic fer – mer. Ces deux produits constituent une contribution concrète à la simplification des transports internationaux de marchandises. Une révision des E-CG-I a pu être finalisée avec RNE et les nouveaux textes ont été mis à la disposition des membres dans les trois langues de travail. Le Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS et la carte interactive illustrant les différents régimes juridiques applicables en trafic international voyageurs Est - Ouest au-delà des frontières de l'UE sont également à la disposition des membres depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2014 sur le site Internet du CIT. Divers produits dans le domaine voyageurs ont été adaptés aux nouvelles réalités.

Je saisis cette occasion pour remercier très sincèrement toutes les représentantes et tous les représentants des entreprises membres du CIT de leur participation active aux travaux du CIT. Ce n'est que grâce à ce soutien que le CIT peut présenter des résultats concrets !

**Joyeuses fêtes !**  
**Cesare Brand**  
**Secrétaire général du CIT**



## Congrès mondial 2014 de la FIATA à Istanbul

Plus de 1 000 représentants provenant de plus de 120 pays ont participé à cet événement mondial exceptionnel en octobre dernier à Istanbul, « ... un nombre que nous n'avons plus enregistré depuis la récession de 2009, attestant que notre industrie - ainsi que la FIATA - est dynamique, en pleine croissance et de plus en plus attractive ... », a déclaré le Président de la FIATA M. Francesco Parisi dans la revue de la FIATA.



Le succès de cet événement principal de la FIATA est certainement dû aussi à l'intérêt du lieu lui-même, Istanbul, au carrefour de trois régions - Europe, Asie et Moyen-Orient - et au travail considérable accompli par l'organisateur local, le UTIKAD, sous le solide leadership de son Président M. Turgut Erkeskin, Vice-Président de la FIATA.

Au cours des dernières années, le trafic ferroviaire mondial en particulier entre la Chine et l'Europe est devenu de plus en plus attractif. Urumqi a été développé en tant que plate-forme chinoise pour ce trafic ferroviaire. 0,5 % des exportations chinoises vers l'Europe sont transportées par cet itinéraire ferroviaire, en raison de sa capacité renforcée, des prix de transport pratiqués, de la nouvelle politique en matière douanière, etc. (voir dans le CIT-Info 5/2014, pp 7 et suivantes). Naviguer à vitesse réduite, l'assouplissement des barrières douanières en Europe de l'Est et le déplacement des centres de production chinois de l'intérieur ont tous augmenté l'attractivité des solutions ferroviaires entre la Chine et l'Europe de l'Est via la Russie ou l'ancienne route de la soie via le Kazakhstan. Certains opérateurs mondiaux ont commencé à offrir des services de conteneurs de la Chine vers l'Europe par cette voie terrestre (DHL, K & N, DB Schenker, etc.), en proposant des transports en moins de 10 jours dans certains cas. Le temps de transport est d'environ trois semaines, alors que le transport maritime nécessite cinq semaines ; en trafic par conteneurs, les avantages sont beaucoup plus élevés (les services entre Chengdu et Lodz et entre Zhengzhou et Hambourg sont 50 % plus rapides que par la mer et 70 % moins chers que l'aérien).

A la demande du Président de l'Institut du Transport Multimodal, M. Robert Keen (Royaume-Uni), le CIT a présenté ses travaux dans le domaine du transport international des marchandises, en particulier entre l'Europe et l'Asie. M. Erik Evtimov, Suppléant du Secrétaire général du CIT, a attiré l'attention dans sa présentation sur la dualité juridique dans le domaine des transports ferroviaires Est - Ouest : la CIM (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises - Appendice B de la COTIF) est applicable dans les pays occidentaux alors que le SMGS (Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises par chemin de fer) s'applique dans les pays de l'Est. L'interopérabilité juridique est un but important pour le CIT. Ce dernier a initié avec l'OSJD un projet visant l'interopérabilité juridique entre les deux régimes de responsabilité (CIM et SMGS). La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS en a été le premier résultat, auquel sont venues s'ajouter la normalisation des procédures du traitement des réclamations et enfin les négociations relatives à un droit uniforme du transport ferroviaire.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

Original: EN

### Lien utile

→ [FIATA Review](#)



## Davantage de sécurité juridique pour les membres du CIT – Une priorité absolue pour le Groupe de travail CIV

Les experts du Groupe de travail CIV ont discuté, lors de la dernière réunion les 12 et 13 novembre 2014, de plusieurs projets en cours du CIT concernant le trafic voyageurs ; ces travaux aboutiront en 2015 à un certain nombre de produits nouveaux ou révisés en profondeur. Les nouveaux documents du CIT concernant le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules chargés sur les trains, le nouveau Guide pour les Accords de coopération et le nouveau «Guide pour les titres de transport internationaux - Le standard ticketing CIV» seront soumis pour approbation à la Commission CIV en juin 2015. Ces nouveaux produits apporteront une plus grande sécurité juridique et une meilleure prédictibilité aux membres du CIT.

### Nouveau document du CIT concernant le transport de marchandises dangereuses par les voyageurs.

Parmi les appendices à la COTIF, le RID<sup>(1)</sup>, dans son chapitre 7.7, traite du transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (trains autos). Ce chapitre a été élaboré en 2010, afin de rendre plus transparentes les règles applicables au trafic voyageurs. Le Commission d'experts du RID de l'OTIF a décidé, lors de sa réunion du 20 mai 2014, de supprimer le chapitre 7.7 du RID, car la formulation de ce texte ne permet pas d'atteindre cet objectif. La solution préférée consiste à revenir aux principes généraux adoptés dans le RID. A la suite de cette révision, (qui entrera en vigueur le 1er janvier 2015), le point essentiel pour les voyageurs sera le point 1.1.3.8 du RID. Ce point contient simplement un ensemble de références à d'autres points, ce qui rend le RID beaucoup moins convivial pour des non-experts. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires sont libres de compléter ou de spécifier les règles générales par des dispositions compréhensibles pour les voyageurs. Actuellement, le point 6.2 des GCC-CIV/PRR contient une référence au chapitre 7.7 du RID. Conformément à la décision de la Commission d'experts du RID, la Commission CIV a approuvé, lors de sa



Groupe de travail CIV : vers davantage de sécurité juridique pour les membres du CIT

dernière réunion en juin 2014, le remplacement de cette référence au point 6.2 des GCC-CIV/PRR par une référence au point 1.1.3.8 du RID. Cet amendement entrera en vigueur le 1er janvier 2015.

Le libellé du point 1.1.3.8 RID étant trop technique pour les voyageurs, l'OTIF a proposé au CIT d'envisager l'élaboration d'un document couvrant les règles concernées du RID, mais dans un langage plus simple, en prenant éventuellement exemple sur le trafic aérien. La Commission CIV a chargé le Groupe de travail CIV de choisir le type et la forme d'un tel document. Lors de sa dernière réunion, le Groupe de travail CIV a souhaité pouvoir disposer à la fois d'un document explicatif, p.ex. une nouvelle annexe aux GCC-CIV/PRR (éventuellement basée sur l'ancienne annexe aux GCC-CIV/PRR concernant le transport de marchandises dangereuses par les voyageurs dans les trains en vigueur jusqu'au 1er janvier 2012) et d'une information visuelle pour les voyageurs (p.ex. un dépliant avec une information visuelle similaire à celle utilisée dans le secteur aérien). Le premier projet de ces outils sera discuté avec les experts de l'OTIF en matière de marchandises dangereuses et présenté lors de la prochaine réunion du Groupe de travail CIV en février 2015.

### Révision des instruments de coopération entre les entreprises ferroviaires

En 2010, le CIT a entamé une analyse sur la question des documents requis pour les accords de coopération entre entreprises ferroviaires et la remise des trains aux points frontières. Avec le soutien d'un petit groupe d'experts, le Secrétariat général du CIT est parvenu à la conclusion qu'une structure simplifiée et des conditions générales concentrées essentiellement sur les questions de responsabilité seraient nécessaires pour les accords de coopération. Une approche cohérente est nécessaire pour surmonter les défis juridiques complexes dus aux différentes réglementations applicables et à la diversité des relations contractuelles. De concert avec le Groupe de travail CIV, le Secrétariat général du CIT prépare un nouveau guide pour la coopération internationale, qui expliquera les défis juridiques auxquels il faut faire face dans le cadre d'une telle coopération. Il comprendra un modèle de contrat et des conditions générales pour deux modèles de coopération (transports effectués par des transporteurs subséquents et transports effectués par un transporteur substitué). Le nouveau manuel simplifiera les négociations entre les membres du CIT qui souhaitent conclure de tels accords de coopération.

(1) Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses – Appendice C à la COTIF et ses annexes. L'annexe au RID s'applique également au trafic national à l'intérieur de l'UE par le biais de Directive 2008/68/CE

Lors de sa dernière réunion, le Groupe de travail CIV a examiné les questions demeurées en suspens concernant le modèle du transporteur substitué, y compris le partage des responsabilités entre le transporteur principal et le transporteur substitué en cas de retard et la relation avec le détenteur d'une voiture. Le Guide traite de la coopération technique au sens de l'article 2 du Règlement du Conseil (CE) No. 169/2009 et est conforme du point de vue du droit de la concurrence. Le nouveau Guide relatif aux accords de coopération sera soumis pour approbation à la Commission CIV en juin 2015.

### Le nouveau «Guide pour les titres de transport internationaux - Le standard ticketing CIV»

Le Secrétariat général du CIT, en coopération avec le Groupe de travail CIV, est fortement impliqué dans le projet du nouveau «Guide pour les titres de transport internationaux - Le standard ticketing CIV» : les deux guides CIT existants concernant les billets internationaux, le GTV-CIT et le GTT-CIV seront réunis en un seul guide. L'objectif principal consiste à simplifier et à mieux expliquer les processus en

matière de billetterie internationale, aussi bien pour les billets papier que pour les différentes solutions émergentes de billetterie électronique. L'une des questions les plus importantes est la recherche de définitions pertinentes pour les différents acteurs dans le cadre des processus de billetterie et de vente, qui couvriront les aspects juridiques, commerciaux et techniques. Le Groupe de travail CIV a analysé et commenté, lors de sa dernière réunion, le dernier projet du Secrétariat général du CIT. Le projet définitif du nouveau «Guide pour les titres de transport internationaux - Le standard ticketing CIV» sera approuvé par la Commission CIV en juin 2015 et entrera en vigueur le 1er janvier 2016.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

#### Lien utile

➔ [Règlement \(CE\) N° 169/2009 du Conseil](#)

## Groupe de travail CIV/SMPS : début de la deuxième phase du projet

Lors de la 9ème réunion du Groupe de travail CIV/SMPS le 21 octobre 2014 à Berne, la deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » en trafic international voyageurs a été entamée, sur la base du Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS.

### Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS et carte interactive concernant les régimes juridiques applicables

La version imprimée du Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS a été publiée en français, en allemand et en anglais par le CIT, l'OTIF et la DG MOVE; depuis le 1er décembre 2014, il est disponible aussi sous forme électronique pour les membres du CIT sur le site Internet du CIT. Le guide sera publié en outre également en russe et en chinois en collaboration avec le Comité de l'OSJD.

Lors de cette réunion, la première version de la carte interactive permettant de visualiser les régimes juridiques



Le groupe de travail CIV/SMPS s'active à finaliser le Guide des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS



Le layout d'un nouveau billet RZD

applicables et les relations de trafic actuelles a été présentée. Le SG CIT a élaboré le contenu des fenêtres Pop-Up pour les différents pays et les différentes relations. Cette carte interactive a été mise en service également le 1er décembre 2014 sur le site Internet du CIT. Les membres du CIT, l'OTIF, l'OSJD et la DG MOVE ont la possibilité d'établir un lien entre leurs propres sites Internet et cette carte. Cette dernière sera actualisée deux fois par années par le SG CIT. Elle pourra être développée en y intégrant aussi des informations complémentaires. Le Comité du CIT a approuvé la création d'une telle carte interactive également pour le trafic international marchandises CIM/SMGS.

### Deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »

Le GT CIV/SMPS a décidé d'entamer les travaux relatifs à la phase 2 du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS ». Les questions ci-après sont notamment au programme de la prochaine réunion :

- ➔ mise en œuvre des conclusions du Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS dans le cadre du développement des produits voyageurs du CIT ;
- ➔ feuille d'information pour les voyageurs en trafic international Est – Ouest ; le SG CIT préparera pour la prochaine réunion un projet de feuille avec les

informations les plus importantes pour les voyageurs en trafic Est – Ouest ;  
 → charte relative au trafic international voyageurs Est – Ouest ; celle-ci pourrait être développée du point de vue commercial en collaboration avec le tarif Est – Ouest de l’UIC.

Une grande attention sera accordée également aux questions dans le domaine de la billetterie durant la deuxième phase du projet. Le SG CIT a présenté en réunion les récents développements des produits du CIT dans le domaine de la billetterie. La version définitive du “Guide pour les titres de transport internationaux – Le standard ticketing CIV” sera mise à la disposition de la FPC SA, afin qu’elle puisse se familiariser avec le contenu et soumettre au besoin des questions au SG CIT encore avant l’entrée en vigueur du guide.

Conformément à la demande formulée lors de la dernière réunion, la FPC SA a mis à la disposition du SG CIT ses modèles de billets et les informations utiles s’y rapportant. Le SG CIT préparera pour la prochaine réunion une analyse

comparative des modèles et des fonds de garantie du CIT et de la FPC pour les titres de transport.

**Programme de travail 2015**

La prochaine réunion du GT CIV/SMPS aura lieu le 15 avril 2015 au siège du CIT à Berne.

Un séminaire relatif au trafic international voyageurs Est – Ouest est également programmé le 29 octobre 2015 dans le cadre de la deuxième phase du projet ; il aura lieu probablement à la gare SNCF de Monte-Carlo.

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

**Liens utiles**

- [Carte interactive](#)
- [Guide des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS; partie 1](#)

↔ **TRAFIC MARCHANDISES**

**L'article 36 § 3 a) CIV ne comprend pas le risque du « transport effectué en wagon découvert » - Jugement de la Cour fédérale de justice allemande du 12 décembre 2013**

En service international Auto / Train, l’entreprise ferroviaire répond des dommages causés aux voitures. Le propriétaire du véhicule ne doit pas prouver une faute selon le jugement de la Cour fédérale de justice de Karlsruhe du 12 décembre 2013 (référence : I ZR 65/13). Par ailleurs, la cause d’exonération de la responsabilité selon l’art. 36 § 3 a) CIV (absence ou défectuosité de l’emballage) ne comprend pas le risque particulier inhérent au transport en wagon découvert. Le transporteur ne peut pas se prévaloir du fait que la voiture transportée n’était pas emballée.

**I. Introduction**

Selon l’art. 36 § 1 CIV<sup>(1)</sup>, le transporteur est responsable du dommage dû à l’avarie des bagages à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu’à la livraison, indépendamment de la question de savoir s’il a commis une faute.

(1) Teneur de l’art. 36 § 1 CIV : « Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l’avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu’à la livraison ainsi que du retard à la livraison. »



Auto / Train avec wagons découverts

Lorsque le client demande la réparation d’un dommage dû à l’avarie de la voiture transportée, les dispositions relatives à la responsabilité pour les bagages (art. 36 à 43 CIV) s’appliquent conformément à l’art. 47 CIV. Selon l’art. 36 § 3 a) CIV<sup>(2)</sup>, le transporteur peut se décharger de sa responsabilité lorsque le dommage a été causé par une l’absence ou la défectuosité de l’emballage. Dans son jugement du 12 décembre 2013 , la Cour fédérale de justice s’est prononcée en procédure d’appel sur l’interprétation de cette cause d’exonération de la responsabilité.

**II. Quant aux faits**

Dans le cas concret, la partie plaignante a réservé auprès de la défenderesse, une entreprise ferroviaire, le transport de sa voiture par le train auto de Narbonne au sud de la France à Kornwestheim près de Stuttgart. Le véhicule a

(2) Teneur de l’art. 36 § 3 a) CIV : « Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l’avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :  
 a) absence ou défectuosité de l’emballage; (...) »

été chargé sur un wagon découvert. Lors de la livraison à destination, le pare-brise de la voiture avait un trou, un feu arrière était endommagé et de nombreuses rayures étaient visibles. L'origine des dommages n'a pas pu être éclaircie. Le requérant a poursuivi la défenderesse pour le paiement de dommages-intérêts. L'entreprise ferroviaire actionnée a fait valoir l'exonération de la responsabilité selon l'art. 36 § 3 a) CIV en invoquant le fait que les dommages allégués résultent du risque particulier du transport en wagon découvert, qui implique généralement des risques, aux conséquences desquels elle n'a pas à répondre.

### III. Question juridique

La question de savoir si l'art. 36 § 3 a) CIV libère la défenderesse de sa responsabilité dans le cas concret a été examinée par trois instances judiciaires. Après que le requérant ait obtenu dans l'ensemble gain de cause en première instance, la partie défenderesse a eu gain de cause devant la cour d'appel (tribunal de grande instance de Dortmund). Le tribunal de grande instance a admis que le libellé de l'art. 36 § 3 a) CIV comprend également le « risque du transport effectuée en wagon découvert ». Il a motivé sa décision en invoquant le fait que les véhicules transportés sur un train auto ne sont généralement pas emballés, pour autant qu'il ne s'agisse pas de véhicules neufs, et ne doivent généralement pas être emballés, le potentiel des risques lors du transport sur un train auto n'étant pas plus élevé que lors de l'utilisation du véhicule dans le trafic routier. Dans sa décision en procédure d'appel, la Cour fédérale de justice n'a pas suivi cette argumentation et n'a pas retenu la cause d'exonération de la responsabilité au profit de l'entreprise ferroviaire défenderesse. Elle a fait valoir que le tribunal de grande instance n'a pas interprété correctement l'art. 36 § 3 a) CIV. Il aurait fallu prendre en considération également d'autres conventions internationales relatives au droit du transport, comme les Règles uniformes CIM ou la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR). Contrairement aux dispositions de la CIV, les causes d'exonération de la responsabilité au profit du transporteur selon l'art. 23 § 3 CIM<sup>(3)</sup> distinguent

clairement le risque particulier du transport effectué en wagon découvert et l'absence de l'emballage. La CMR fait également une distinction entre les deux causes d'exonération de la responsabilité. Selon le tribunal, une telle distinction n'a justement pas été voulue au niveau des causes d'exonération de la responsabilité selon la CIV. L'art. 36 § 3 a) CIV ne règle donc que le cas où un emballage prévu de la marchandise manque en totalité ou est défectueux. La conception selon laquelle la marchandise n'est habituellement pas emballée et qu'aucun risque particulier (« risque du transport effectué en wagon découvert ») ne résulte par conséquent de l'absence d'emballage ne tombe en revanche pas sous l'application de l'art. 36 § 3 a) CIV.

En conséquence, l'entreprise ferroviaire défenderesse n'a pas pu se prévaloir de la cause d'exonération de l'art. 36 § 3 a) CIV pour l'avarie de la voiture survenue lors du transport par le train auto.

### IV. Que retenir de la décision ?

Le jugement de la Cour fédérale de justice correspond à un arrêt antérieur du tribunal de grande instance de Hildesheim du 13 février 2003 (référence : 1 S 105/02). Ce dernier a souligné également que les Règles uniformes CIV règlent de manière exhaustive les cas de responsabilité et les causes d'exonération de la responsabilité et que les dispositions de la CIV, contrairement à celles de la CIM, ne contiennent précisément aucune disposition concernant la cause d'exonération de la responsabilité pour le transport en wagon découvert et qu'une telle cause n'a volontairement pas été reprise dans le catalogue de l'art. 36 § 3 CIV. Un autre argument de la Cour fédérale de justice plaide également en faveur de cet avis : selon l'art. 5 CIV, les dispositions de la CIV sont exhaustives et contraignantes. En raison de ce caractère des Règles uniformes CIV, il n'est pas compatible d'étendre les causes d'exonération de la responsabilité selon l'art. 36 § 3 CIV au transport de la marchandise effectué en wagon découvert.

(3) Vous trouverez de plus amples informations sur la cause d'exonération de la responsabilité pour le transport en wagon découvert selon l'art. 23 § 3 a) CIM à la page 10.

Nina.Sziladi-Scherf(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Nouvelles du Groupe de travail « Scellés » de la CER

La nouvelle Présidente du Groupe de travail « Scellés » de la CER, Madame Fabienne Vaisson (SNCF Fret), a souhaité la bienvenue aux entreprises ferroviaires participantes à la réunion du groupe à Bucarest le 20 octobre 2014, à l'invitation de Monsieur Gheorghe Plavitu de CFR Marfa.

L'UIC a mis à la disposition des entreprises ferroviaires le 1er juillet 2014 la fiche UIC 426 remaniée « Guide pour l'apposition de scellés sur les wagons et les unités de transport intermodales » en français, en allemand et en anglais. Dans

ce contexte, la « Check-list pour l'apposition des scellés sur les wagons » a également été remaniée et publiée sur le site Internet du CIT. En remaniant la check-list, le Groupe de travail « Scellés » a voulu uniformiser et simplifier l'apposition des scellés sur les wagons et les UTI.

La nouvelle version de la check-list ne constitue qu'un premier pas vers l'uniformisation et la simplification. Les entreprises ferroviaires représentées au sein du groupe pensent que d'autres actions doivent être entreprises : l'application de l'annexe 2 au GTM-CIT du 1er juillet 2014, qui règle les « Irrégularités en relation avec les scellés », doit être renforcée dans la pratique, afin d'assurer une application uniforme des mesures à prendre par tous les membres du CIT.



Fabienne Vaisson (SNCF Fret), la nouvelle Présidente du sous-groupe «Scellés» du groupe de travail «Questions douanières» de la CER

Le Groupe de travail met aussi l'accent sur l'actualisation des adresses de tous les interlocuteurs compétents pour les questions en relation avec les scellés (annexe 3 au Guide GTM-CIT). Une première liste est déjà à disposition ; d'autres entreprises peuvent s'inscrire (voir la lettre circulaire CIT 15/2014).

Le Groupe a également retenu le programme de la prochaine réunion en 2015. Une proposi-

tion d'amélioration de nature opérationnelle de DBSR DE sera examinée. Elle vise à élaborer et développer des notes concernant l'utilisation des « Euro-plombs » selon la fiche UIC 426.

*Juergen.Scholz(at)dbshenker.eu*

Original: DE

**Lien utile**

➔ [Check-list pour l'apposition des scellés sur les wagons](#)

**Première réunion de la Commission Multimodalité du CIT au siège de l'OTIF à Berne**

La première réunion de la Commission Multimodalité nouvellement créée a eu lieu le 12 novembre 2014 en présence de nombreux membres du CIT. La Commission a désigné Madame Maria Kalimeri du Groupe Attica comme Présidente. Son élection a été confirmée lors de l'Assemblée générale à la fin du mois de novembre.

**Installation de la nouvelle Commission « Multimodalité » du CIT**

Le SG CIT a communiqué aux membres du CIT par lettre circulaire 8/2014, du 6 mai 2014, que l'installation de la nouvelle Commission « Multimodalité » interviendra cette année encore, conformément aux décisions de l'Assemblée générale 2013. Les membres du CIT ci-après se sont annoncés pour participer aux travaux de la Commission : Groupe Attica, DB Schenker Rail (DE), LDZ/LDZ Cargo, LG, PKP Cargo, RZD/BFI, SNCF, Stena Lines, SŽ, TCDD, UZ. Les organisations ci-après participeront également aux travaux en qualité d'observateurs : CCTT, CER, FELB, FIATA, HUPAC, OTIF, UIRR.

Les CG trafic fer – mer, en tant que nouveau produit du CIT, règlent principalement les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. Le transporteur prend en charge la marchandise et la lettre de voiture sous le couvert d'un contrat de transport direct. Les CG trafic fer – mer ont été complétés par les spécificités du trafic maritime sur la base des propositions des représentants des compagnies maritimes. Les CG trafic fer – mer ont en outre été complétées par deux annexes – Annexe 1: Liste des lignes maritimes CIM et annexe 2: Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses.

**Nouveau produit multimodal du CIT – CG trafic fer - mer**

Les CG trafic fer – mer permettent désormais également aux compagnies maritimes membres du CIT d'exécuter des transports multimodaux comme transporteurs subséquents sous le couvert d'un contrat de transport CIM direct sur des lignes inscrites sur la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure. Les CG trafic fer – mer seront publiées pour le 1er janvier 2015 et mises à la disposition des membres du CIT. Les produits du CIT relatifs au trafic



La prochaine réunion aura lieu les 12 et 13 novembre 2015

fer – mer seront développés dans le cadre de la Commission « Multimodalité », au sein de laquelle les entreprises maritimes membres du CIT occupent également une place importante.

Le SG CIT préparera un modèle de contrat relatif aux CG trafic fer – mer d'ici à la prochaine réunion de la Commission Multimodalité. Ce modèle devrait se présenter sous la forme d'une check-list concernant les principaux éléments du contrat à régler dans la relation interne entre les transporteurs ferroviaires et maritimes, à laquelle il faudra se référer lors de la rédaction des contrats. Un tel modèle de contrat devrait être très utile aux personnes actives dans le domaine des transports maritimes.

**Futurs travaux dans le cadre de la Commission «Multimodalité»**

La même approche sera poursuivie en ce qui concerne un modèle de contrat pour le trafic fer - route. Les questions ci-après se posent en particulier : responsabilité lors du transbordement de camions de la route au rail dans un terminal à conteneurs et responsabilité pour le chargement dans le cadre du système de la route roulante. Un tableau de comparaison CMR – COTIF/CIM – documents IRU/CIT a été préparé par le CIT et l'IRU au titre de base de discussion pour ces travaux. A l'issue des discussions au sein de la

Commission Multimodalité, ce tableau de comparaison sera complété par les dispositions révisées du SMGS et les prescriptions de service qui s'y rapportent.

La prochaine réunion aura lieu les 12 et 13 novembre 2015 au siège du CIT à Berne. Selon les informations recueillies par le CIT et l'IRU et compte tenu des commentaires très positifs à l'issue de la 1ère Conférence CIT/IRU sur la « Multimodalité » le 5 septembre 2013 et du soutien très actif du CCTT, les trois organisations ont l'intention d'organiser conjointement une nouvelle conférence le 13 novembre 2016. Elle sera consacrée aux questions en relation avec

la logistique contractuelle au niveau mondial et aux transports multimodaux.

Les travaux préparatoires seront entamés lors de la prochaine réunion du Groupe d'experts Multimodalité le 25 mars 2015 au siège du CIT à Berne.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Le transport ferroviaire, colonne vertébrale de l'intégration économique maghrébine et euro-méditerranéenne

Tel était le thème du séminaire organisé par l'Institut de prospective économique du monde méditerranéen (IPEMED) le 12 novembre 2014 à Tunis avec ses partenaires SNCF, SNCFT et EuroMed Transport, sous l'égide du Ministère des transports tunisien.

Ce séminaire a réuni près de cinquante représentants (cadres dirigeants et experts de haut rang) des acteurs des secteurs tant public que privé : opérateurs ferroviaires, Ministères des transports, organisations régionales et internationales du secteur ferroviaire, acteurs économiques, bailleurs de fonds. A cette occasion, le CIT était invité à animer un atelier.

Ce séminaire était destiné à analyser le rôle des transports ferroviaires dans le cadre de l'intégration économique maghrébine et euro-méditerranéenne. Il a permis de tracer un cadre de coopération ferroviaire transmaghrébin autour de trois axes majeurs :

- harmonisation du cadre institutionnel et de coopération,
- définition de futurs projets communs,
- développement de l'interopérabilité entre les réseaux.

La présentation d'une étude réalisée pour l'IPEMED par Monsieur Kamel Ben Amor, ancien Directeur général adjoint de la SNCFT, a servi de base aux discussions.



Ouverture du séminaire, avec une assistance prête à s'engager pour le développement des transports ferroviaires transmaghrébins et euro-méditerranéens

Du point de vue du droit du transport, une mesure concrète a pu être envisagée, à savoir l'application des Règles uniformes CIM dans les trafics entre les pays du Maghreb membres de la COTIF (Tunisie, Algérie, Maroc) et entre ces pays et l'Europe. Une telle solution présente en effet de nombreux avantages, tant d'ordre qualitatif que quantitatif : accroissement de la sécurité juridique, application d'un régime de responsabilité uniforme et équilibré, réduction des obstacles administratifs, économies de temps, réduction des coûts. Afin de démontrer la faisabilité de cette solution et d'en vérifier les avantages, des projets pilotes seront organisés. Le CIT proposera prochainement un programme de travail pour la mise en place de ces projets-pilotes.

*Henri.Trolliet(at)cit-rail.org*

*Original: FR*



## La Commission CUI fixe son nouveau cadre de travail dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

A la suite du grand intérêt rencontré par le Workshop « Quo vadis CUI ? » en avril 2014 auprès des membres du CIT et des organisations partenaires en ce qui concerne le nouveau domaine « Utilisation de l'infrastructure » du CIT, la Commission CUI a fixé le cadre de travail lors de ses deux réunions de cette année pour l'élaboration de nouveaux produits relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les entreprises ferroviaires et s'est donnée une nouvelle organisation de travail.

### Nouveaux produits relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les entreprises ferroviaires

**E-CG-I (en anglais : « E-GTC-I »), en vigueur depuis le 1er septembre 2014**

Depuis le 1er septembre 2014, les CG actualisées relatives aux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont disponibles nouvellement également dans une traduction officielle en français et en allemand<sup>(1)</sup>.

Le Secrétariat général du CIT soutient activement ses membres lors de l'introduction des E-CG-I et leur fournit des recommandations quant à la manière de les introduire et de les appliquer. Par ailleurs, le Secrétariat général du CIT poursuivra en 2015 avec ses partenaires de négociations que sont RailNetEurope, la CER et l'EIM les activités d'information sur l'existence et l'utilisation des E-CG-I afin de promouvoir l'extension de leur utilisation.

**Nouveau : Elaboration du E-SCU-I (seulement en anglais) en collaboration avec RailNetEurope, la CER et l'EIM**

La Commission CUI a décidé cette année d'entamer des négociations avec RailNetEurope afin d'élaborer un contrat uniforme d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pouvant



Les membres de la Commission CUI ont fixé le nouveau cadre de travail pour 2015

être conclu au niveau multilatéral ou bilatéral avec les gestionnaires de l'infrastructure et être utilisé parallèlement aux E-CG-I.

Le but du contrat uniforme consiste à développer au sein du secteur une solution non discriminatoire et équilibrée en vue d'harmoniser et de simplifier les relations juridiques des entreprises ferroviaires lors de l'utilisation de plusieurs infrastructures ferroviaires pour effectuer des transports internationaux. Le CIT propose d'entamer les travaux sur la base d'un projet élaboré par RNE en 2004.

Dans le cadre de ces négociations, RailNetEurope et le CIT seront à nouveau soutenus par la CER et par l'EIM. La date du début des négociations et le calendrier de travail seront discutés par le CIT et RNE durant le premier trimestre 2015.

**Nouveau : Elaboration du E-FA-I (seulement en anglais) en collaboration avec RailNetEurope, la CER et l'EIM**

La Commission CUI a en outre décidé de proposer à RailNetEurope d'entamer des négociations avec le soutien de la CER et de l'EIM en vue d'élaborer également un accord-cadre uniforme pour l'attribution pluriannuelle des capacités au sens de l'art. 42 de la directive 34/2012/UE<sup>(2)</sup>.

L'objectif de l'accord-cadre consiste à développer au sein du secteur une solution non discriminatoire et équilibrée permettant de convenir l'attribution pluriannuelle de capacités pour l'utilisation des installations de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure. Le CIT propose d'entamer les travaux sur la base d'un projet élaboré par RNE en 2005.

**Nouveau : Elaboration des GTC-SF (seulement en anglais)**

Sur la base de son analyse de la directive 34/2012/UE, la Commission CUI a décidé d'élaborer des CG pour l'utilisation des installations de service. Dans un premier temps, des CG seront élaborées pour les contrats d'utilisation entre entreprises ferroviaires, c'est-à-dire pour l'utilisation d'installations exploitées par des entreprises ferroviaires.

(1) Les E-CG-I sont des CG relatives aux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Elles ont été développées durant les années 2004 à 2010 par RailNetEurope, l'ERFA et le CIT, avec le soutien de la CER et de l'EIM. Depuis le 1er septembre 2014, elles sont disponibles dans une version actualisée et avec des traductions officielles en français et en allemand. Les E-CG-I constituent une réglementation contractuelle négociée au sein du secteur pour la mise en œuvre des Règles uniformes CUI ; elles permettent d'harmoniser les principaux éléments des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans le but de simplifier les transports internationaux d'un point de vue juridique. Elles constituent une réglementation équilibrée, non discriminatoire et conviviale pour les clients. Le CIT s'emploie à leur utilisation, en particulier sur les corridors européens de fret.

(2) Directive 2012/34/EU du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

Les GTC-SF seront développées ultérieurement afin de couvrir également l'utilisation d'installations de service exploitées par des gestionnaires de l'infrastructure ou par des tiers.

## Les nouvelles structures de travail de la Commission CUI en 2015

### Commission CUI

La Commission a réexaminé cette année sa composition. Toujours sous la présidence de Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS), la Commission siègera une fois en 2015 ; au besoin, des décisions seront prises par correspondance. Elle est composée nouvellement de représentants des nouveaux membres que sont Thalys et les NS, ainsi que de CFR Calatori, de la DB, des LG, de la SNCB/NMBS, de la SNCF, de Trenitalia et de TRAINOSE.

### Groupe de travail CUI

A l'instar des domaines voyageurs et marchandises, la Commission sera assistée à partir de 2015 par un groupe de travail CUI, qui préparera les bases de décisions pour la Commission CUI concernant toutes les questions. La Commission CUI pourra ainsi se concentrer davantage sur les décisions stratégiques, alors que le Groupe de travail disposera de davantage de temps pour les discussions et l'élaboration des produits et des prises de position sur les questions juridiques. Afin de réduire les coûts, le Groupe de travail travaillera seulement en anglais, à l'exception des documents devant être élaborés dans plusieurs langues.

Le Groupe de travail CUI se réunira pour la première fois le 10 mars 2015 à Bruxelles. Il se compose actuellement de représentants des entreprises suivantes : Thalys, NS, DB, LG, SNCB/NMBS, SNCF et Trenitalia. Une deuxième réunion aura lieu avant les vacances d'été. Les autres membres du

CIT sont invités cordialement à participer au Groupe de travail CUI.

### Groupe de travail ad-hoc GTC-SF (General Terms and Conditions for the use of service facilities)

La Commission CUI a créé un groupe de travail ad-hoc pour l'élaboration des CG relatives à l'utilisation des installations de service, qui ne se réunira pas physiquement. Le groupe de travail ad-hoc est dirigé par le Secrétariat général du CIT et se compose de représentants des entreprises suivantes : DB, SNCB/NMBS, SNCF et Trenitalia.

### Délégation de négociation

Les membres du CIT sont invités cordialement à apporter leur soutien au Secrétariat général du CIT au sein de la délégation du CIT aux négociations avec RailNetEurope relatives au E-SCU-I et au E-FA-I, pour autant que RailNetEurope marque son accord sur ce dernier.

*Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org*

Original: DE

### Liens utiles

- ➔ [E-GTC-I : European General Terms and Conditions for the use of the railway infrastructure](#)
- ➔ [E-SCU-I : European standard contract of use of the railway infrastructure](#)
- ➔ [E-FA-I : European standard framework contract for the use of the railway infrastructure](#)
- ➔ [Directive 2012/34/EU du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen \(refonte\)](#)



## 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.*

### Importance de la mention en lettre de voiture en cas de transport effectué en wagon découvert

En cas de transport international en wagon découvert, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque ce système de transport est prévu dans les Conditions générales de transport (CGT) du transporteur ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture.

Où cette mention doit-elle être inscrite? Quelle est l'importance de la mention en lettre de voiture pour le transporteur?

Deux séries de questions sont étroitement liées en relation avec cette problématique :

1. i) Exonération de la responsabilité selon l'art. 23 § 3 a) CIM :

Sur la base de l'art. 23 CIM, le transporteur est responsable vis-à-vis du client à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. En sus des causes d'exonération dites non privilégiées selon l'art. 23 § 2 CIM<sup>(1)</sup>, le § 3 prévoit un catalogue de causes d'exonération privilégiées pour le transporteur. Le catalogue aux lettres a) à g) est de nature

(1) Art. 23 § 2 CIM : « Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. »

casuistique et est basé sur les risques particuliers pour l'exonération de la responsabilité du transporteur (dans le cas concret, transport effectué en wagon découvert). Il a été tiré de l'art. 17 CMR (à l'exception de la lettre g), spécifique au transport ferroviaire<sup>(2)</sup>. Le fait que le transport est effectué en wagon découvert en trafic international marchandises ressort du numéro du wagon inscrit dans la case 18 de la lettre de voiture – le numéro du wagon désigne aussi le type du wagon. Selon le Prof. Freise, des wagons bâchés sont considérés également comme wagons découverts, contrairement au droit allemand ou à l'art. 17 § 4 a) CMR concernant le transport international par route<sup>(3)</sup>.

2. ii) Fonction de la mention sur la lettre de voiture CIM  
L'art. 23 § 3 a) CIM stipule que le transport effectué en wagon découvert peut être prévu dans les CGT du transporteur ou être expressément convenu et inscrit en lettre de voiture en tant que preuve du contrat de transport. Cette dernière possibilité est une *lex specialis* alternative aux CGT du transporteur, qui constituent actuellement largement la règle et régissent complètement ces trafics.

(2) Voir à ce sujet R. Freise, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, tome 7, Transportrecht, München 2014, art. 23 CIM, ch. 27, p. 1996. Le Prof. Freise est remercié de la mise à disposition de la 3ème version du commentaire de Munich relatif au droit international du transport ferroviaire (pp. 1891 ss.)

(3) Op. cit., ch. 31, p. 1997.

Depuis la COTIF 1999, la lettre de voiture vaut comme preuve du contrat de transport (contrat consensuel) et n'est pas un élément constitutif du contrat de transport comme dans la COTIF 1980 (contrat réel). L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat (art. 6 § 2 CIM). Le principe de la preuve du contrat a fait ses preuves dans la pratique, en particulier pour documenter les conventions entre l'expéditeur et le transporteur contractuel comme parties au contrat de transport. De telles conventions au niveau international présentant des contours moins nets que dans le droit national, le recours à des mentions en lettre de voiture se révèle opportun.

S'agissant de l'inscription de la convention sur la lettre de voiture, la case 7 « Déclarations de l'expéditeur » doit être envisagée [annexe 2 du Guide lettre de voiture CIM du CIT (GLV-CIM)]. Si cette inscription de l'expéditeur ne suscite aucune objection de la part du transporteur, elle vaut comme convention avec le transporteur inscrite en lettre de voiture.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

Original: DE



## PRO DOMO

### Assemblée générale 2014 du CIT

Le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud, a dirigé l'Assemblée générale le 20 novembre 2014 au siège du CIT à Berne et a souhaité la plus cordiale bienvenue à tous les membres du CIT présents, en particulier aux représentants des nouveaux membres TIM RAIL CARGO et UNICOM TRANZIT. Le CIT compte actuellement 132 membres titulaires et 5 membres associés.

#### COTIF 1999

L'Assemblée générale a pris connaissance de la nouvelle réjouissante de l'achèvement de la procédure de ratification au niveau national en Italie ; la publication dans le journal officiel est maintenant attendue. L'instrument de ratification sera ensuite déposé auprès du Secrétaire général de l'OTIF. L'adhésion de l'Italie devrait intervenir durant le premier semestre 2015. Des messages positifs circulent également s'agissant de l'avancement de la procédure de ratification en Suède.

La présentation de Monsieur François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, sur les travaux de révision en cours de la COTIF 1999 a clos la réunion de manière très réussie, avec



Le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud, a dirigé les travaux

des informations de première main sur la convention internationale la plus importante pour les chemins de fer.

#### Trafic voyageurs et interopérabilité juridique CIV/ SMPS

Depuis l'entrée en vigueur le 3 décembre 2009 du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR), le CIT soutient activement ses membres sur nombre de questions d'interprétation et d'application du règlement au niveau pratique.

Les deux guides sur les billets internationaux élaborés par le CIT, le GTV-CIT et le GTT-CIV, sont réunis actuellement dans un seul et même guide. L'objectif consiste avant tout à simplifier et à mieux expliquer les processus applicables aux titres de transport internationaux émis sous forme papier ou au moyen de différentes nouvelles solutions

électroniques. Ce nouveau guide devra être accepté par la Commission CIV lors de sa prochaine réunion. Le nouveau fond de garantie pour les titres de transport internationaux a été introduit en 2012. Il est très apprécié et utilisé par plusieurs membres du CIT ainsi que par le Groupe Eurail (pour les pass InterRail et Eurail).

L'Assemblée générale a pris acte avec satisfaction du résultat de la première phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » sous la forme d'un guide relatif aux différents régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS en trafic international voyageurs et d'une carte interactive du trafic international Est - Ouest. Ce guide a été distribué aux participants à l'Assemblée générale, et est disponible sur demande au Secrétariat général du CIT.

### Trafic marchandises et interopérabilité juridique CIM/SMGS

À l'issue de la décision de la Commission CIM, selon laquelle le transporteur ne doit pas nécessairement être une EF, la question de savoir qui peut être transporteur substitué en trafic international marchandises est examinée actuellement avec le concours d'experts avisés du droit du transport.

Au terme de l'approbation du nouvel article 6a CIM au niveau de l'OTIF, une autre activité importante consistera à adapter les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM dans les produits marchandises du CIT et à entamer tous les travaux d'adaptation des spécifications techniques en collaboration avec l'UIC/RAILDATA.

L'Assemblée générale a pris acte de la publication des CGT EurAsia le 1er juillet 2014 en tant que nouveau produit du CIT. La Vice-Présidente du CIT a soutenu avec insistance la mise en œuvre des CGT EurAsia en relation avec les travaux stratégiques importants dans le cadre du Groupe de travail relatif à l'harmonisation du droit du transport ferroviaire de la Commission Economique pour l'Europe (UNECE).

### Multimodalité

Les CG trafic fer – mer entreront en vigueur le 1er janvier 2015 en tant que nouveau produit du CIT. Elles règlent principalement les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent.

Les produits du CIT relatifs au trafic fer – mer seront développés par une nouvelle Commission « Multimodalité » du CIT, au sein de laquelle les entreprises maritimes membres du CIT occuperont également une place importante. La première réunion a eu lieu le 12 novembre 2014 à Berne au siège de l'OTIF.



Le Secrétaire général de l'OTIF, François Davenne, a présenté les avancées de la Révision de la COTIF 1999 lors de l'Assemblée Générale du CIT

### Infrastructure

De concert avec RailNetEurope (RNE) et avec le soutien de l'EIM et de la CER, le CIT a mené des négociations ces deux dernières années en vue de l'actualisation des « European General Terms and Conditions of the use of railway infrastructure » disponibles en anglais seulement jusqu'alors. Après leur adoption par la Commission CUI et l'Assemblée générale RailNetEurope, les E-CG-I sont entrées en vigueur le 1er septembre 2014, dans les trois langues de travail du CIT (anglais, français et allemand.).

La Commission CUI a chargé un groupe de travail ad-hoc d'élaborer des CG relatives à l'utilisation des installations de service. Les travaux se dérouleront par étapes ; il s'agira d'abord d'élaborer des CG relatives aux contrats d'utilisation des installations de service qui sont exploitées par des entreprises ferroviaires, c'est-à-dire pour les contrats conclus entre les entreprises ferroviaires.

Un workshop du CIT « Quo vadis CUI? » sur le développement des RU CUI a eu lieu le 8 avril 2014 à Berne au siège du CIT. Les travaux au sein du workshop ont abouti à d'importantes suggestions pour le développement de la CUI.

### Elections

L'Assemblée générale de cette année a pris d'importantes décisions quant à la nouvelle composition du Comité, de la Commission CIV et de la Commission « Multimodalité » du CIT.

Jean-Luc Dufournaud (SCNF) a été réélu par acclamation pour un nouveau mandat comme Président du CIT. La vice-Présidente du CIT, Maria Sack (DB AG), a également été réélue pour un deuxième mandat.

En outre, les nouveaux membres du Comité suivants ont été élus à l'unanimité : Madame Andrea Scholz (ÖBB-Voyageurs), Madame France Delobbe (SNCB/NMBS) et Madame Aikaterini Vitou (TRAINOSE) pour un mandat de quatre ans.

L'Assemblée générale a élu en outre à l'unanimité Madame Carmen Filipescu (RegioTrans) comme Présidente de la Commission CIV pour un nouveau mandat et Monsieur Enrico Trapazzo (Trenitalia) comme nouveau Vice-Président de la Commission CIV ainsi que Madame Maria Kalimeri (Groupe Attica) comme Présidente de la Commission « Multimodalité » pour un mandat de trois ans.

### Prochaines réunions

La prochaine Assemblée générale du CIT aura lieu le 19 novembre 2015 à Berne au siège du CIT.

Le Comité du CIT tiendra ses réunions le 23 avril et le 17 septembre 2015.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Mutations au sein du Secrétariat



A la fin juin 2014, Madame Michèle Kühni a pris une retraite bien méritée.

Madame Katrin Zumbrunnen lui succédera ; elle entrera en fonction à la mi-janvier 2015. Madame Zumbrunnen a une formation commerciale et est au bénéfice d'une grande expérience professionnelle et de bonnes connaissances linguistiques. Nous souhaitons la plus cordiale bienvenue

à notre nouvelle collaboratrice et nous réjouissons d'ores et déjà de notre collaboration.

Au sein du Secrétariat général du CIT, le secrétariat est à la fois le service central et le centre de distribution de notre organisation ; il est responsable en particulier des échanges avec nos membres et de la mise en œuvre des conditions-cadre internes et externes pour une activité de l'association couronnée de succès.

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original: DE*





## CALENDRIER CIT

| Date        | Réunion   | Lieu    | Responsabilité   |
|-------------|---|---------|------------------|
| 4-5 février | Groupe de travail CIV                                 | Berne   | Tetyana Payosova |
| 10 mars     | Groupe de travail CUI                                 | Berne   | Myriam Enzfelder |
| 25 mars     | Groupe de travail Multimodalité                       | Berne   | Erik Evtimov     |
| 26 mars     | Commission CIM  | Berne   | Erik Evtimov     |
| 15 avril    | Groupe de travail CIV/SMPS                            | Berne   | Erik Evtimov     |
| 23 avril    | Comité 1/2015   | Berne   | Cesare Brand     |
| 28-29 avril | Groupe de travail CIV                                 | Zürich  | Tetyana Payosova |
| 21 mai      | Conférence des services des réclamations marchandises | Berne   | Joël Forthoffer  |
| 21-22 mai   | Workshop e-ticketing                                  | Utrecht | Tetyana Payosova |
| 10-11 juin  | Groupe de travail CIM                                 | Berne   | Erik Evtimov     |
| 24 juin     | Commission CIV  | Berne   | Isabelle Oberson |
| 7-8 juillet | Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS                | Berne   | Erik Evtimov     |

## Événements avec la participation du CIT

| Date          | Événement                                 | Org      | Lieu      | Responsabilité                        |
|---------------|---|----------|-----------|---------------------------------------|
| 20 janvier    | RID Meeting                               | CIT-OTIF | Berne     | Erik Evtimov /<br>Tetyana Payosova    |
| 21 janvier    | European Railway Awards                   | CER      | Bruxelles | Cesare Brand                          |
| 22 janvier    | CER General Assembly                      | CER      | Bruxelles | Cesare Brand                          |
| 22 janvier    | Meeting CIT-IRU                           | CIT-IRU  | Lyon      | Erik Evtimov /<br>Nina Sziladi-Scherf |
| 28-29 janvier | FSM Project meeting                       | FSM      | Bruxelles | Jan Svensson                          |
| 29 janvier    | DB Regulation Symposium                   | DB       | Berlin    | Cesare Brand                          |
| 17-18 février | FSM Project meeting                       | FSM      | Paris     | Jan Svensson                          |
| 19 février    | UIC Steering Committee                    | UIC      | Paris     | Erik Evtimov                          |
| 25 février    | FSM Steering Group meeting                | FSM      | Bruxelles | Jan Svensson                          |
| 25 février    | Annual meeting RNE-CIT                    | RNE      | Wien      | Cesare Brand /<br>Myriam Enzfelder    |
| 9 mars        | IRT Group                                 | UIC      | Paris     | Jan Svensson /<br>Tetyana Payosova    |
| 10-11 mars    | Commercial and Technical Group meetings   | UIC      | Paris     | Jan Svensson /<br>Tetyana Payosova    |
| 11 mars       | Groupe de travail «Scellés»               | CER      | Paris     | Joël Forthoffer                       |
| 17 mars       | CER Assistants Meeting                    | CER      | Bruxelles | Erik Evtimov                          |
| 18 mars       | OTIF AG CIM                               | OTIF     | Berne     | Erik Evtimov /<br>Nina Sziladi-Scherf |
| 17-18 mars    | FSM Project team-meeting                  | FSM      | Bruxelles | Jan Svensson                          |
| 18-20 mars    | Int Rail Freight Conference               | OLTIS    | Prag      | Cesare Brand                          |
| 8 avril       | UIC Steering Committee                    | UIC      | Paris     | Erik Evtimov                          |
| 9 avril       | UIC Freight Forum                         | UIC      | Paris     | Erik Evtimov                          |
| 15-16 avril   | Rectification of Euro Rail Transit Summit | UIC      | Paris     | Cesare Brand                          |
| 16 avril      | Commercial & Distribution Forum           | UIC      | Paris     | Cesare Brand                          |
| 21-22 avril   | FSM Project team-meeting                  | FSM      | Bruxelles | Jan Svensson                          |

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](http://www.cit-rail.org)