

☰ TABLE DES MATIÈRES



Season's Greetings
and best wishes for
a happy new year!

Joyeuses fêtes et
meilleurs vœux pour
la nouvelle année!

Frohe Festtage
und alles Gute zum
neuen Jahr!

- 2 Transport à travers quatre pays – 1'000 pages de contrats
- 3 Données des dossiers passagers (PNR)
- 4 Révision des produits du CIT en trafic voyageurs
- 5 Rôle des organismes nationaux chargés de l'application des droits des passagers dans le cadre de l'Air PRR
- 6 Groupe de travail CIM du CIT
- 7 Commission Multimodalité du CIT
- 8 Groupe d'Experts « Scellés » du CIT
- 9 Le Groupe de travail CUI accueille son nouveau Président
- 10 Standardisation des contrats pour l'utilisation de l'infrastructure
- 11 Inscription du transporteur contractuel sur la lettre de voiture
- 12 Assemblée générale 2016 du CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2016 touche à sa fin, mais il reste beaucoup à faire... Quatre nouveaux guides dans le domaine du transport des marchandises et de l'utilisation des wagons entreront en vigueur au début de l'année prochaine ; ainsi les conditions pour l'utilisation de documents de transport électroniques en trafic international sont créées. Dans le domaine du transport des voyageurs, la « Full Service Model Initiative (FSM) » mettra à disposition les spécifications techniques pour une interconnexion améliorée des systèmes de distribution des billets en trafic international.

Le travail n'est donc pas encore fait. Les nouvelles spécifications doivent être intégrées dans les systèmes électroniques existants. Cela exige de la part des entreprises ferroviaires la volonté de collaborer et de mettre à disposition les ressources financières nécessaires.

Mais pour quelles raisons des entreprises ferroviaires en situation de forte concurrence devraient-elles collaborer pour la mise en œuvre de la numérisation ?

La réponse est évidente : c'est le seul moyen de mettre à profit de manière optimale les avantages du système ferroviaire, d'améliorer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport et d'améliorer ainsi les avantages pour le client et la rentabilité des entreprises ferroviaires en trafic international.

Comme Henry Ford a dit à propos de la collaboration : « Se réunir est un début ; rester ensemble est un progrès ; travailler ensemble est la réussite. »

Joyeuses fêtes !
Cesare Brand
Secrétaire général du CIT



Transport à travers quatre pays – 1'000 pages de contrats

Introduction

Depuis un certain temps déjà, les entreprises ferroviaires (EF) s'efforcent d'harmoniser les documents contractuels devant être utilisés dans leur relation avec les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'elles commandent un sillon et avant même qu'un train puisse circuler. Une première étape d'harmonisation a été franchie en 2010 avec les « EGTC » - les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure – qui ont été négociées directement entre RailNetEurope et le CIT. Ces dispositions ont été révisées dès 2013 conformément aux exigences internationales et européennes ; une nouvelle version, les « E-CG-I », est entrée en vigueur en 2014. Ces conditions générales fixent les conditions juridiques, administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un gestionnaire d'infrastructure par une EF. Elles s'appliquent aux contrats d'utilisation de l'infrastructure aux fins de transports internationaux et nationaux. Une application harmonisée des E-CG-I est particulièrement importante toutefois pour les transports internationaux.

L'article ici à droite de Werner Balsen, paru le 6 octobre 2016 dans la « Deutsche Verkehrszeitung » (DVZ) retrace la toile de fond et les obstacles des transports internationaux ferroviaires⁽¹⁾.

Quo vadis E-CG-I ?

Pour l'entreprise ferroviaire, une application si possible généralisée des E-CG-I avec les gestionnaires d'infrastructure est importante : même si elle emprunte plusieurs infrastructures, elle ne doit examiner qu'une seule fois ces conditions générales. Cela représente une simplification surtout pour les EF qui sont actives sur différents corridors de fret. En vue de contribuer à la réduction de ces obstacles administratifs, le CIT s'emploie afin que les entreprises ferroviaires, en tant que clients des gestionnaires d'infrastructure, fassent valoir directement auprès de ces derniers leur droit à des processus et documents simples et conviviaux.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Les gestionnaires d'infrastructure irritent les entreprises ferroviaires / Des conditions générales pourraient y remédier.

Après des années de discussions sur l'espace ferroviaire européen commun, il existe encore de nombreux obstacles administratifs qui font d'un transport ferroviaire à travers différents pays de l'UE une affaire compliquée et pénible. Cesare Brand attire régulièrement l'attention sur ce point. Il est le Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), qui réunit environ 200 entreprises ferroviaires et maritimes. Les entreprises ferroviaires actives sur le plus important corridor européen de fret de Rotterdam à Gênes peuvent être contraintes de lire et de remplir jusqu'à 1'000 pages de documents contractuels. Pour un transport à travers trois Etats membres de l'UE et la Suisse, elles ont affaire avec au moins quatre gestionnaires d'infrastructure, qui exigent des certificats de sécurité différents et imposent des conditions d'utilisation différentes. Les opérateurs ferroviaires doivent donc signer et observer entre quatre et huit contrats. A cela s'ajoutent d'un pays à l'autre différentes conditions générales, différents contrats relatifs à l'utilisation d'installations de service et différentes conventions relatives à l'accès aux systèmes informatiques. Ainsi, chaque gestionnaire d'infrastructure fixe des droits et obligations différents aux entreprises ferroviaires, que ce soit en ce qui concerne la commande des sillons, leur annulation ou les itinéraires de remplacement. Pour rendre ce fardeau bureaucratique supportable, le CIT et RailNetEurope (RNE), une association de différents gestionnaires d'infrastructure, ont élaboré des conditions générales, les E-CG-I. Elles ont pour but de simplifier les prescriptions des gestionnaires d'infrastructure et de les rendre plus facilement comparables. La Communauté européenne du rail (CER) et le lobby européen des gestionnaires d'infrastructure (EIM) ont apporté leur soutien à ces conditions générales. Toutefois, la plupart des gestionnaires d'infrastructure sur les corridors européens de fret ne sont pas intéressés à appliquer ces dispositions, ce qui est incompréhensible pour Cesare Brand : « Nous devrions utiliser les simplifications que nous avons pu élaborer nous-mêmes au sein du secteur ». Mais l'évidence doit être défendue durement : une « Task Force » s'est fixée pour objectif de promouvoir l'harmonisation des conditions contractuelles d'utilisation de l'infrastructure. Les chemins de fer suisses et autrichiens, qui regroupent également les gestionnaires d'infrastructure nationaux, signalent une volonté de coopération. Mais Cesare Brand est certain qu'il faudra beaucoup de temps pour que toutes les parties concernées reconnaissent « que les conditions générales harmonisées sont importantes ».



(1) L'article „Fahrt durch vier Länder – 1000 Seiten Verträge“ de Werner Balsen, paru le 6 octobre dans la „Deutsche Verkehrszeitung“ (DVZ) peut être consulté sous : <http://www.dvz.de/rubriken/politik/single-view/nachricht/fahrt-durch-vier-laender-1000-seiten-vertraege.html> (seulement avec un compte d'utilisateur).

Données des dossiers passagers (PNR) : est-il possible d'adopter une approche unique pour tous les modes de transport ?

Ces deux dernières années, l'UE a été confrontée à de graves menaces en matière de sécurité. Dans la lignée de la politique de l'UE concernant la prévention du terrorisme et des formes graves de criminalité, une nouvelle directive relative à l'utilisation des données des dossiers passagers a été adoptée en 2016. Bien que cette directive ait été conçue pour le secteur aérien, la question a été posée de savoir si elle pourrait potentiellement être étendue à d'autres modes de transport, notamment au rail. Nous expliquons ci-dessous pourquoi cette solution ne serait pas optimale pour le secteur ferroviaire.

Nouvelle directive PNR de l'UE

En mai 2016, la nouvelle directive (UE) 2016/681 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, est entrée en vigueur. Avant l'adoption de cette directive, plusieurs États membres de l'UE avaient déjà mis en place le système PNR, mais il n'existait aucune règle à l'échelle de l'UE. Il convient de noter que la directive PNR est limitée au secteur aérien et axée sur les vols extra-UE. Les États membres pourraient cependant étendre sa portée aux vols intra-UE. En ce sens, la directive PNR va plus loin que la directive 2004/82/CE concernant la transmission d'informations préalables sur les passagers (données API), qui vise principalement à améliorer les contrôles aux frontières et à lutter contre l'immigration clandestine. Le registre de données PNR est également plus vaste que les données API et devrait permettre aux autorités répressives de l'UE d'identifier des suspects « inconnus ».

La directive PNR impose aux transporteurs aériens de collecter les informations relatives aux passagers et de les transférer aux unités d'informations passagers (UIP) nationales. Ces données doivent être conservées pendant cinq ans, mais elles seront dépersonnalisées après une période initiale de six mois. Les mesures PNR prévues selon la directive sont bien adaptées au système actuel du transport aérien. Dans les faits, les données PNR sont recueillies et partagées depuis des années sur une base bilatérale avec un certain nombre de pays en dehors de l'UE. En tout état de cause, la Commission européenne procédera à l'évaluation et, si nécessaire, à la révision de la directive PNR deux ans après sa transposition dans les droits nationaux, notamment à la lumière des préoccupations en matière de protection des données, ainsi que des principes de nécessité et de proportionnalité de la collecte et du traitement des données sur les passagers.

Application du PNR au secteur ferroviaire ?

Bien que, comme mentionné plus haut, la directive PNR ait été conçue pour le secteur aérien, le gouvernement belge a récemment déposé un projet de loi visant à étendre l'application des exigences PNR à d'autres modes de transport. Si cette loi est adoptée, elle s'appliquera, dans le secteur ferroviaire, à l'ensemble des liaisons longue distance au départ ou à destination de la Belgique, ou transitant par la

Belgique. Ce projet de loi est actuellement en discussion au Parlement. Malgré le bien-fondé des inquiétudes liées à la sécurité au regard des récentes attaques terroristes, il convient de se demander si les mesures PNR proposées sont judicieuses pour le secteur ferroviaire.

Le premier point que soulignerait tout juriste concerne l'effet extraterritorial de la législation proposée. En pratique, cela signifie que les transporteurs étrangers exploitant le service ou même ceux qui se contentent de vendre des billets pour les services ferroviaires mentionnés (entreprises ferroviaires émettrices) seraient soumis à cette loi belge. Son application extraterritoriale rencontrerait donc plusieurs défis importants. Pour l'instant, la Belgique est le seul État membre de l'UE à envisager l'introduction du système PNR dans le secteur ferroviaire. En parallèle, les exigences en matière de protection des données sont très strictes dans certains autres États membres et interdisent aux opérateurs économiques de recueillir des données personnelles détaillées (y compris certains éléments du PNR). Des opérateurs européens non belges pourraient par conséquent être empêchés, de par leur droit national, de collecter et de transmettre les données PNR à l'UIP belge.

De plus, le transport ferroviaire de voyageurs est un système ouvert, qui n'est pas fondé sur la collecte et le partage des données sur les voyageurs. Il se distingue en cela fondamentalement du secteur aérien, qui procède déjà depuis de nombreuses années à la collecte et au partage d'informations détaillées sur les passagers. En outre, les données passagers devant être non seulement collectées, mais aussi vérifiées, ce système poserait des défis majeurs en matière d'infrastructure. La plupart des gares en Belgique comme dans les autres pays ne sont pas équipées de portes d'enregistrement. Or, la réorganisation des gares n'est pas réalisable à court terme, tant en termes de délais que de ressources financières. Enfin, des contrôles d'identité réguliers au sein de l'UE achèveraient de remettre en question l'acquis de Schengen, sans compter que les opérateurs ferroviaires ne sont ni compétents ni habilités à mener des contrôles d'identité en vue de l'application des exigences PNR.

Enfin, l'introduction du système PNR dans le secteur ferroviaire fragiliserait les avantages actuellement offerts par ce mode de transport aux voyageurs. Elle remettrait en cause la souplesse dont bénéficient les usagers du rail. Il ne serait plus possible d'acheter des billets juste avant le départ,

ce qui restreindrait la mobilité des voyageurs et priverait les transporteurs ferroviaires d'une importante source de recettes. Les voyageurs devraient prévoir plus de temps pour l'enregistrement et se soumettre à des files d'attente, qui constituent par ailleurs des cibles faciles pour les attaques terroristes. Une autre conséquence de la mesure proposée pourrait être la nécessité de réduire le nombre d'arrêts dans le but de mettre en œuvre le système PNR, ce qui porterait atteinte à la stratégie européenne en matière de mobilité et irait totalement à l'encontre de l'intérêt des voyageurs. Dans ce contexte, pourquoi les voyageurs n'opteraient-ils pas plutôt pour la voiture ou l'avion ? Par conséquent, non seulement l'introduction des exigences PNR dans le secteur ferroviaire se heurterait à des défis majeurs au niveau de l'application, mais elle aurait aussi des effets nocifs sur la compétitivité intermodale du chemin de fer ainsi qu'un impact négatif sur l'environnement (du fait du transfert vers la route).

Bien que le CIT partage pleinement les inquiétudes de l'ensemble de l'Europe sur les questions de sécurité, les quelques points mentionnés ci-dessus suffisent à démontrer que le système PNR n'est pas la solution idéale universelle pour régler le problème de la sécurité dans le secteur des transports. Chaque mode de transport comporte ses

propres risques et fonctionne de manière spécifique. Si des mesures de sécurité sont prises, elles doivent ainsi être conçues de manière à prendre en compte ces particularités. En outre, l'ampleur des menaces pesant sur la sécurité va, de toute évidence, bien au-delà des frontières nationales. Une action coordonnée dépassant le cadre national semblerait donc plus appropriée pour atteindre les objectifs fixés et pour éviter d'employer des moyens disproportionnés par rapport au but poursuivi, tant en termes de coûts que d'efficacité de mise en œuvre.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

- ➔ [Directive \(UE\) 2016/681 relative à l'utilisation des PNR](#)
- ➔ [Directive 2004/82/CE concernant les données API](#)
- ➔ [Projet de loi belge soumis au Parlement fédéral belge](#)



TRAFIC VOYAGEURS

Révision des produits du CIT en trafic voyageurs : adaptation constante aux besoins des membres

L'accord AIV et le MIRT vont être retravaillés au sein du Groupe de travail CIV d'ici avril 2017 afin de répondre aux besoins des membres en constante évolution.

Traitement des réclamations complexes dans le cadre de l'AIV

L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international de voyageurs (AIV) contient des règles utiles pour les services clientèle des entreprises ferroviaires. Il indique ainsi qui doit traiter quelle réclamation et qui supporte les coûts des indemnités versées aux voyageurs.

Certains processus sont parfois ralentis quand les réclamations visent plusieurs objets (indemnités de retard, billets non utilisés, frais d'hôtel ou de taxi, etc.) et concernent plusieurs entreprises. Le Groupe de travail CIV va donc réfléchir à de nouvelles règles permettant à une seule entreprise de se charger du traitement de la réclamation, dans les délais impartis par la législation applicable.

Le Groupe de travail CIV va également réviser les formulaires trilingues échangés entre les services clientèle pour la com-

munication de certains dossiers. Il s'agit d'y insérer une clause sur la protection des données, reflétant la nouvelle réglementation de l'UE en la matière. En outre, certaines informations supplémentaires devront être indiquées sur les formulaires pour le traitement de la réclamation, afin que celui-ci gagne en efficacité et rapidité.

Focus sur l'e-ticketing dans le MIRT

Le Secrétariat général du CIT prévoit également de proposer ces deux prochaines années une révision assez large du Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), afin que celui-ci mette l'accent sur l'e-ticketing. Le MIRT devra prendre en considération les travaux des différents groupes de travail de l'UIC sur les codes-barres et lay-outs des titres de transport dématérialisés, et notamment la refonte des fiches UIC 918-2 et 918-3 prévues pour l'automne 2017.

Le Groupe de travail CIV devra également revoir la définition des acteurs du ticketing, à la lumière des initiatives les plus abouties sur l'e-ticketing ou la distribution (notamment le Full Service Model).

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Rôle des organismes nationaux chargés de l'application des droits des passagers dans le cadre de l'Air PRR

À l'instar du Rail PRR, l'Air PRR impose aux États membres de l'UE de désigner un organisme responsable de l'application des droits des passagers. Il est maintenant question de savoir si ces organismes nationaux (NEB) sont chargés de l'application des droits des passagers dans le cadre de chaque réclamation individuelle ou plutôt de l'application administrative s'agissant des activités des transporteurs aériens dans le cadre de leurs obligations découlant du PRR.

Rappel des faits

Dans les affaires jointes C-145/15 et C-146/15, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a été invitée à se pencher sur la question des compétences des NEB concernant les réclamations individuelles de passagers en vertu de l'Air PRR (Règlement (CE) 261/2004).

Dans l'affaire C-145/15, M. R et M. J ont déposé une demande d'indemnisation selon l'article 7 de l'Air PRR à l'encontre de Royal Air Maroc, à la suite de l'annulation de leur vol entre Amsterdam et Casablanca. Cette réclamation ayant été rejetée par le transporteur, les passagers ont demandé au NEB néerlandais de prendre des mesures coercitives à l'encontre de Royal Air Maroc. Le NEB a rejeté la demande ainsi que la plainte qui a suivi. Les passagers ont fait appel de cette décision d'abord devant le tribunal (Oost-Brabant), puis devant la dernière instance, à savoir le Conseil d'État (Raad van State).

Dans l'affaire C-146/15, Mme D-E a réclamé à KLM le versement d'une indemnité à la suite d'un retard de 26 heures de son vol entre Curaçao et Amsterdam. KLM ayant rejeté sa réclamation, elle a demandé au NEB néerlandais de prendre des mesures coercitives à l'encontre de KLM. Comme dans la première affaire, cette demande a été rejetée. Mme D-E a fait appel de cette décision devant le tribunal de La Haye, puis devant le Conseil d'État.

Demande de décision préjudicielle

Dans les deux affaires, le Conseil d'État doutait de la compétence du NEB néerlandais pour adopter les mesures coercitives demandées par les requérants. Il a donc posé à la CJUE la question préjudicielle suivante : « L'article 16 du règlement (CE) no 261/2004 impose-t-il aux autorités nationales d'adopter des mesures d'exécution habilitant l'organisme désigné sur la base de l'article 16 à prendre des mesures coercitives administratives dans chaque cas individuel de violation des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7 du règlement, afin de garantir le droit d'un passager à obtenir une indemnisation dans chaque cas individuel, étant

entendu que le droit néerlandais permet aux passagers de faire valoir devant les juridictions civiles les droits qu'en vertu du droit de l'Union, ils sont susceptibles de tirer de l'article 5, paragraphe 1, sous c) et de l'article 7 du règlement? ».

Interprétation par la CJUE : « Tout dépend du droit national »

La CJUE prend note du fait que l'article 16, paragraphe 1, lu en combinaison avec le considérant 22 de l'Air PRR, impose au NEB de veiller à l'application générale de ce règlement. Par conséquent, les plaintes déposées par les passagers auprès du NEB peuvent être considérées comme des signaux d'alerte concernant la non-application du règlement. L'Air PRR, cependant, n'impose pas au NEB d'agir à la suite de telles plaintes afin de garantir le droit de chaque passager individuel à obtenir une indemnisation. Par ailleurs, l'article 16, paragraphe 3, de l'Air PRR comporte la notion de « sanction », qui doit être interprétée comme une mesure prise en réaction aux violations que le NEB relève dans le cadre de ses activités de surveillance générale. La CJUE explique que toute autre interprétation de cette disposition pourrait entraîner une divergence d'appréciation sur une même question entre les NEB d'une part et les juridictions nationales d'autre part, ce qui s'avérerait finalement préjudiciable pour les passagers. Dans ce contexte, la CJUE renvoie à ses deux arrêts précédents (C-12/11, point 51, et C-83/10, point 44), traitant de questions liées.

Dans le même temps, la CJUE souligne la marge de manœuvre dont disposent les États membres de l'UE dans l'attribution des compétences aux NEB et le fait qu'il incombe à chaque État membre d'habiliter le NEB à adopter des mesures en réponse aux plaintes individuelles.

La CJUE en conclut que l'article 16 de l'Air PRR doit être interprété en ce sens : « L'organisme désigné par chaque État membre en application du paragraphe 1 de cet article, saisi de la plainte individuelle d'un passager faisant suite au refus d'un transporteur aérien de verser à ce dernier l'indemnité prévue à l'article 7, paragraphe 1, dudit règlement, n'est pas tenu d'adopter des mesures coercitives à l'encontre de ce transporteur visant à contraindre celui-ci à verser cette indemnité. » En conséquence, l'Air PRR n'impose pas l'application individuelle des droits des passagers par les NEB, mais elle ne l'interdit pas non plus.

Compte tenu de la formulation similaire de l'article 30, paragraphe 1, du Rail PRR, la compétence des NEB à traiter les plaintes individuelles des passagers dans le secteur ferroviaire dépend de manière analogue du droit national et varie en fonction des États membres de l'UE.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

- ➔ [CJUE, affaires jointes C-145/15 et C-146/15](#)
- ➔ [CJUE, C-12/11](#)
- ➔ [CJUE, C-83/10](#)



Réunion d'automne du Groupe de travail CIM du CIT

Deux sujets principaux étaient à l'ordre du jour très dense de la réunion d'automne - la numérisation des documents de transport et la multimodalité.

Versions électroniques de la lettre de voiture CIM et de la lettre wagon CUV

Le CIT a élaboré au niveau du secteur les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV, sur la base du principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 § 9 CIM. Par ailleurs, le CIT apporte son soutien à RailData et à l'UIC pour la finalisation des spécifications techniques dans le cadre du projet e-RailFreight. En relation avec la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM et la numérisation croissante dans le secteur ferroviaire, le SG CIT examine la question de la reconnaissance de la lettre de voiture électronique comme preuve du contrat (art. 6 § 2 CIM) devant les tribunaux nationaux et les autres autorités. Selon les résultats intermédiaires des travaux et en raison de la relation B2B, une libre appréciation des preuves des documents de transport commerciaux par les tribunaux nationaux est possible (principe de la liberté contractuelle), ce qui a contrario ne rend pas contraignante une signature électronique pour l'authentification de la lettre de voiture. La solution développée par le SG CIT avec le numéro d'identification unique de l'envoi comme garantie de sécurité de la lettre de voiture est donc adéquate et favorable pour les membres du CIT.

En outre, le SG CIT a achevé les travaux visant à moderniser la présentation et l'identité visuelle des produits marchandises et wagons du CIT et à mettre à profit les avantages de l'informatique et de l'internet. Le SG CIT a défini de nouveaux processus internes pour la publication des produits du CIT et de leurs suppléments sur le site Internet du CIT. Avec la nouvelle présentation des produits marchandises et wagons du CIT à partir du 1er janvier 2017, la priorité sera accordée sans réserve à la version électronique.

Travaux en commun avec la Commission Multimodalité

Les CG trafic fer – mer élaborées par le Groupe de travail CIM en collaboration avec le groupe de travail Multimodalité sont entrées en vigueur le 1er janvier 2015. En vue de la mise en œuvre de ces CG, le Groupe de travail CIM a élaboré un contrat-type pour l'organisation des transports subséquents entre transporteurs ferroviaires et entreprises maritimes inscrites. Le contrat-type a été approuvé par la Commission CIM et la Commission Multimodalité en a pris



acte ; il est entré en vigueur le 1er juillet 2016 et a été mis à la disposition des membres du CIT également sous forme électronique - <http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/documents-contractuels/> – en anglais, français, allemand et russe

Un tableau de comparaison CMR – CIM – documents IRU/ CIT a été préparé par l'IRU et le CIT au titre de base de discussion pour les travaux d'harmonisation entre le droit du transport routier et le droit du transport ferroviaire. Le tableau de comparaison contient une synthèse des enseignements les plus importants de cette comparaison des dispositions. Sur cette base, le SG CIT a soumis au Groupe de travail CIM une check-list pour un contrat-cadre fer – route, contenant les principaux éléments ci-après, sous la forme de clauses-types : modèles de dispositions pour le transbordement route – fer et modèles de dispositions pour le chargement d'une unité de transport sur la route roulante. Par ailleurs, la check-list contient le projet d'une clause-type pour le système réseau de responsabilité route – fer pour le transbordement et le chargement. Afin que la check-list puisse être appliquée par tous les intervenants en trafic ferroviaire et en trafic routier, les dispositions devront être examinées dans le détail par les membres du CIT et de l'IRU et intégrées dans leurs documents internes (opting-in).

La prochaine réunion du Groupe de travail CIM aura lieu les 27 et 28 juin 2017 à Berne au siège du CIT.

Le SG CIT saisit cette occasion pour exprimer ses remerciements aux membres du Groupe de travail CIM et au Président du groupe, Jean-Marie Sié (SNCF), pour leur soutien tout au long de l'année.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Commission Multimodalité du CIT : Finalisation d'importants travaux et nouveaux projets

Les nouveaux objectifs de la Commission Multimodalité se concentrent sur les interfaces entre le droit ferroviaire et le droit du transport routier et entre le droit ferroviaire et le droit maritime en trafic marchandises. D'importants travaux sont entamés maintenant en vue de créer des clauses-types au niveau contractuel dans ces deux domaines. Par ailleurs, l'interaction entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire a également été examinée pour la première fois lors de cette réunion.

Interaction entre le transport ferroviaire et le droit du transport routier

Le SG CIT collabore actuellement avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) afin de développer des outils de travail permettant d'améliorer l'interaction des dispositions juridiques en trafic international combiné route - fer. Un tableau de comparaison du droit du transport routier (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route – CMR), d'une part, et du droit du transport ferroviaire avec les Règles uniformes CIM et l'Accord SMGS, d'autre part, qui commente et compare les principales questions du point de vue juridique, constitue une base de travail pour le rapprochement de ces régimes juridiques.

Le SG CIT a finalisé ces travaux au cours de ces derniers mois de concert avec l'IRU et a pu présenter les principaux enseignements qui en découlent avec les représentants de l'IRU présents à la réunion. La valeur ajoutée de ces travaux ne peut pas être surestimée. Pour la première fois, ils ne se rapportent pas qu'aux Règles uniformes CIM et au SMGS, mais ils s'étendent à la CMR. Géographiquement, cette comparaison fer – route dépasse le champ d'application de la COTIF/CIM et du SMGS pour s'étendre à celui de la CMR. Dans le courant de l'année prochaine, un guide commun relatif aux régimes juridiques CMR-CIM-SMGS sera publié; en sus du tableau de comparaison, le guide contiendra notamment aussi une synthèse et une carte géographique.



Il est apparu particulièrement important à la Commission Multimodalité lors de sa réunion l'année dernière que ces travaux de comparaison débouchent sur un produit concret à l'avenir, comme une check-list pour un contrat-cadre fer – route. Le projet d'une telle check-list a du reste été présenté et discuté avec les participants à la réunion ; elle contient les principaux éléments sous la forme de clauses-types pour le transbordement route – fer et pour le chargement d'une unité de transport sur la route roulante ainsi que pour le système réseau de responsabilité route – fer pour le transbordement et le chargement sur la route roulante. Les participants ont décidé de poursuivre les travaux relatifs à cette check-list lors des prochaines réunions du Groupe de travail Multimodalité.

Interaction entre le droit ferroviaire et le droit maritime

Les travaux du CIT ont bien progressé dans le domaine du transport multimodal fer – mer, grâce aussi à la participation des entreprises maritimes membres du CIT aux réunions dans le domaine de la multimodalité. C'est ainsi que la Commission Multimodalité est présidée par Maria Kalimeri ; en sa qualité de représentante du Groupe Attica, elle appartient à une entreprise qui exploite des services internationaux de ferries.

Sur la base des CG trafic fer – mer introduites en 2015, un contrat-type pour l'exécution de transports directs selon le modèle du transport subséquent a pu être mis en vigueur le 1er juillet 2016. Les membres du CIT qui organisent des transports directs en provenance et à destination des ports en collaboration avec des entreprises maritimes peuvent retirer une valeur ajoutée particulière du contrat-type.

Pour terminer ce chapitre fer – mer, Oliver Kießling de DB Cargo a donné une vue d'ensemble très intéressante des processus opérationnels dans les zones portuaires du point de vue du transport multimodal, à l'aide de l'exemple de Hambourg.

Interaction entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire

Lors de son avant-dernière réunion, la Commission Multimodalité a décidé d'entamer des recherches concernant le thème de l'interaction entre le droit du transport ferroviaire et le droit de la navigation intérieure.

Prof. Isabelle Bon-Garcin a donné dans ce contexte une importante vue d'ensemble du point de vue multimodal. Dans sa présentation, elle s'est référée en particulier à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Au titre de conclusion pour la poursuite des travaux, elle a souligné que la Convention CMNI, contrairement à d'autres conventions, ne contient aucune disposition sur le transport multimodal. Il en résulte, si les conditions sont réunies, que l'article 1§ 4 CIM s'applique au transport fer – mer des marchandises et que l'article 2 CMR s'applique au transport mer – route.

Dans le domaine de la multimodalité, les exigences multimodales en trafic voyageurs méritent également d'être

prises en considération ; dans ce contexte, Isabelle Saintilan, Présidente du Groupe de travail CIV, a renseigné la Commission sur les exigences multimodales captivantes dans ce domaine.

Au terme de cette riche réunion, la Présidente de la Commission Multimodalité, Maria Kalimeri, a présenté encore la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

La prochaine réunion de la Commission Multimodalité aura lieu le 17 novembre 2017 à Berne au siège du CIT ; comme de coutume de nombreuses questions intéressantes et variées seront certainement examinées.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Liens utiles

→ [Convention d'Athènes](#)

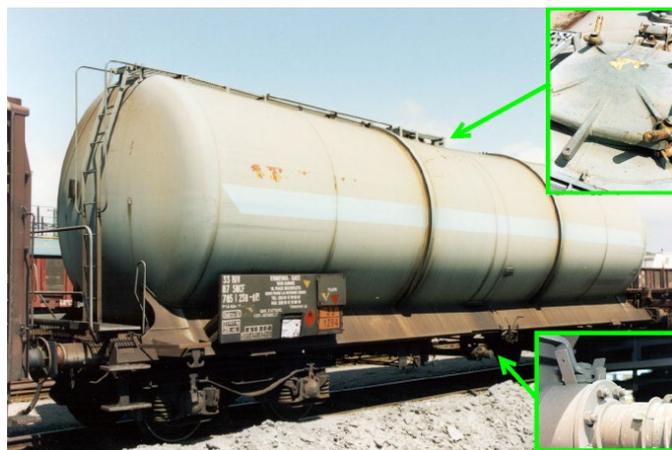
→ [Convention CMNI](#)

Groupe d'Experts « Scellés » du CIT : une année bien remplie

Le Comité du CIT a décidé en septembre 2015 de rattacher le Groupe d'experts « Scellés » au CIT à partir du 1er janvier 2016 pour répondre à la demande de la CER dont ce groupe dépendait jusqu'ici.

Lors de sa deuxième réunion à Mayence, en octobre 2016, le groupe d'experts « Scellés » du CIT a finalisé trois points importants de l'ordre du jour :

- Issue des difficultés rencontrées et de la pratique, une FAQ « Scellés » a été mise au point pour répondre aux questions les plus fréquentes que les transporteurs peuvent se poser. Ces informations seront disponibles sur le site internet du CIT, à l'usage exclusif des membres du CIT, en janvier 2017.
- Préparation d'une nouvelle édition de la fiche UIC 426 «Guide pour l'apposition de scellés sur les wagons et les unités de transport intermodales». Les travaux de révision de la fiche ont été menés par le groupe d'experts pour l'adapter aux conditions du nouveau Code des douanes de l'Union notamment en ce qui concerne la procédure simplifiée de transit ferroviaire et pour tenir compte des évolutions intervenues dans le domaine des scellés depuis sa dernière édition en 2014.
- Proposition d'adaptation de la Check-list pour l'apposition de scellés sur les wagons. Afin de remédier à des difficultés récurrentes rencontrées par les transporteurs dans les échanges internationaux dans les Balkans, certains Etats prescrivent l'apposition de scellés supplémentaires sur des wagons citernes. Afin de rendre attentif les transporteurs sur des prescriptions nationales à respecter concernant l'apposition de scellés sur les vannes de vidange fonds des wagons citernes, une proposition de modification de la fiche Wagons Z... de la Check-list (annexe 1 du GTM-CIT) a



Wagon citerne Zas : apposition des scellés sur le couvercle de toit et la vanne de vidange.

été faite.

Pour le programme de travail 2017, Mme Vaisson, Présidente du groupe d'experts « Scellés » a exprimé deux vœux, recruter de nouveaux experts pour répondre aux questions relatives aux scellés dans les échanges Est-Ouest et enrichir la liste des interlocuteurs compétents pour les questions en relation avec les scellés du site internet du CIT.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR



Le Groupe de travail CUI accueille son nouveau Président

La 3ème réunion du Groupe de travail CUI était dirigée pour la première fois par Adriaan Hagdorn (NS). La mise en œuvre des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I), la procédure ultérieure en relation avec un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I) et la révision des Règles uniformes CUI étaient au centre des discussions. En introduction, les participants ont échangé comme de coutume leurs informations relatives au développement du droit international et aux affaires judiciaires pertinentes.

Informations relatives au droit international et aux décisions judiciaires

Les participants saisissent régulièrement l'occasion des réunions du Groupe de travail CUI afin d'échanger des informations sur les affaires judiciaires traitées par leurs tribunaux nationaux et de les discuter. Ils sont en outre informés par le représentant de la CER sur les développements du droit européen, afin de pouvoir orienter leurs travaux en conséquence.

Travaux relatifs à la révision partielle des Règles uniformes CUI (RU CUI)

Le Secrétaire général de l'OTIF a créé un Groupe de travail CUI en 2014 afin de mettre en œuvre une révision des RU CUI et de préparer des propositions de modifications des textes à l'intention de la Commission de révision de l'OTIF en 2017 et de l'Assemblée générale en 2018. Le Groupe de travail a principalement pour but d'examiner le champ d'application des RU CUI ainsi que les dispositions en matière de responsabilité. Il s'est réuni une dernière fois en septembre 2016.

Lors des précédentes réunions, le Groupe de travail de l'OTIF a envisagé dans un premier temps, s'agissant de la révision du champ d'application (art. 1 § 1 CUI), de remplacer le lien actuel entre le champ d'application des RU CUI et les contrats de transport CIM ou CIV par un autre critère ; lors de sa dernière réunion, le Groupe de travail de l'OTIF a décidé de maintenir ce lien. En outre, le terme « trafic ferroviaire international » doit être introduit dans le champ d'application des RU CUI pour désigner, selon sa définition, un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés. Le Groupe de travail de l'OTIF a engagé des réflexions concernant un nouveau droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure pour les indemnités versées au client qui ont leur origine dans l'infrastructure. La plupart des États membres présents lors de la dernière réunion du Groupe de travail de l'OTIF s'est prononcée en faveur du maintien du droit de recours à l'article 8 CUI, qui devra subir pour l'essentiel simplement des modifications de nature rédactionnelle⁽¹⁾.

Dans une prise de position du CIT relative aux projets de textes de l'OTIF, les membres du Groupe de travail CUI du CIT ont exprimé l'avis selon lequel le projet de texte concernant le champ d'application n'est pas approprié et ne clarifie pas ce champ d'application, bien au contraire, il le restreint. S'agissant du droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en cas de dommages pécuniaires, les membres du CIT sont unanimes pour constater que la modification proposée limite ce droit de manière inappropriée uniquement aux transports internationaux. Le transporteur devrait bénéficier d'un droit de recours également pour des dommages pécuniaires autres que ceux visés par les RU CIM et CIV (comme par exemple le règlement européen sur les droits des voyageurs – PRR).

Mise en œuvre des E-CG-I

En réunion, les membres du Groupe de travail CUI ont discuté la future stratégie pour la mise en œuvre des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I). Le chef du service juridique de CFF Cargo, Daniel Lützel Schwab, a présenté aux participants un projet visant à mettre en œuvre les E-CG-I sur le corridor 1 (Rhin – Alpes). Dans ce contexte, CFF Cargo assume la présidence du projet de la task force des CEO de la CER et de l'UIC et examine actuellement la reprise des dispositions des E-CG-I dans les CG des CFF Infra.

Négociations concernant un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)

Le CIT a entamé des discussions avec RNE afin de développer un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I). Entre-temps, les membres de RNE ont fait savoir qu'ils souhaitent reporter la décision concernant la collaboration avec le CIT dans ce domaine et l'élaboration de ce modèle de contrat. Le Groupe de travail CUI a décidé néanmoins d'avancer dans ses réflexions concernant un contrat uniforme ; la structure, le contenu et la procédure ultérieure ont ainsi été examinés en réunion. S'agissant du contexte et de la procédure ultérieure en relation avec l'élaboration du E-SCU-I, il est renvoyé à l'article ci-après d'Isabelle Oberson « Standardisation des contrats pour l'utilisation de l'infrastructure ».

(1) Les résultats de la réunion peuvent être consultés sur le site Internet de l'OTIF, sous http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR_2_Revision_ER-CUI/2016_ER_CUI/LAW-16041-CUI_4_annex_report-f.pdf

Standardisation des contrats pour l'utilisation de l'infrastructure: réduire la complexité administrative

Le CIT s'engage pour plus d'harmonisation dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure. La première étape consiste à mettre en œuvre les E-CG-I ; la deuxième étape vise à standardiser les contrats d'accès à l'infrastructure. Car la variété et la complexité actuelles des contrats passés avec les différents gestionnaires d'infrastructure d'un même corridor ont un coût administratif difficilement justifiable.

Analyse de la situation dans trois pays

Lors de la dernière réunion du Groupe de travail CUI, le CIT a analysé les contrats de DB Netz, ÖBB Infra et SBB Infra – trois gestionnaires d'infrastructure ayant la même langue et une culture juridique relativement proche. Or, il a constaté de grosses différences dans la conception de ces contrats, qu'il s'agisse de l'objet du contrat, de sa durée, de la hiérarchie de ses éléments constitutifs ou des possibilités de le modifier.

Pourquoi tant de différences ? Comment les justifier ? Ne peut-on pas utiliser un seul et même contrat dès lors que l'on est confronté toujours à la même situation et à la même relation contractuelle ?

La complexité administrative actuelle représente un coût pour les entreprises ferroviaires, non seulement lors de la conclusion du contrat mais aussi et surtout lors de problèmes dans la relation avec le gestionnaire d'infrastructure.

Comment réduire la complexité

RailNetEurope avait bien tenté de standardiser ce type de contrat en 2004, avant même le début des négociations sur les E-CG-I en 2005. De l'avis du CIT, ce contrat standard devrait être plus simple, plus ciblé et révisé à la lumière des E-CG-I.

Un contrat standard devrait rester très court et spécifier uniquement les quelques points qui ne sont pas déjà réglés dans les E-CG-I, par exemple :

- l'objet du contrat, en précisant les services inclus ou exclus ;
- le moment de la conclusion du ou des contrats nécessaires, soit avant la demande de sillons soit après l'attribution de ces sillons ;
- la hiérarchie entre les différents éléments du contrat, avec des références claires aux E-CG-I et aux documents du gestionnaire d'infrastructure concerné ;
- la durée du contrat, déterminée ou indéterminée ;
- les modalités des modifications au contrat lui-même et à ses différents éléments.

Prochaines étapes

Le CIT a récemment fait part de sa vision à RNE, en soulignant le bénéfice d'une standardisation des relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires : des documents équilibrés, non-discriminatoires, flexibles et efficaces en termes de coût. RNE a répondu vouloir se concentrer pour l'instant sur un projet pilote des juristes des gestionnaires d'infrastructure impliqués dans le corridor de fret n° 3 (ScanMed).

Le CIT continuera, au sein de la prochaine Commission CUI, à analyser les contrats actuels et la marge de standardisation possible dans ce domaine. Le but du CIT est de réduire la complexité administrative en améliorant la transparence et la lisibilité des contrats.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Liens utiles

- [2004 Standard RNE Contract for the use of the railway infrastructure](#)
- [E-CG-I](#)



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.

Inscription du transporteur contractuel sur la lettre de voiture

Lorsque plusieurs transporteurs concluent en même temps un contrat de transport avec un expéditeur, tous les partenaires contractuels côté transporteurs sont-ils transporteur contractuel ? Qu'en est-il lorsqu'une personne agit comme représentant des autres transporteurs ? Plusieurs transporteurs contractuels doivent-ils être inscrits sur la lettre de voiture CIM ?

Le transporteur contractuel selon les RU CIM

La définition légale à l'article 3 a) CIM définit clairement le transporteur contractuel comme le transporteur ayant conclu le contrat de transport en vertu des Règles uniformes CIM avec l'expéditeur. Le transporteur contractuel assume donc seul la responsabilité ou solidairement avec les transporteurs subséquents à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison (art. 23 § 1 CIM). Pour l'essentiel, le contrat de transport consiste selon l'art. 6 § 1 CIM à ce que le transporteur achemine la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et la remette au destinataire.

Il ressort clairement de ces dispositions que le contrat de transport est conclu dans la relation externe entre un transporteur contractuel et un expéditeur en tant que parties au contrat de transport et qu'il est documenté dans une lettre de voiture (art. 6 §§ 2 et 3 CIM).

Inscription du transporteur contractuel sur la lettre de voiture CIM

Sur la base de l'art. 6 § 8 CIM, le CIT a réglé la question dans les commentaires de l'annexe 2 au GLV-CIM relatifs à la case 58 de la lettre de voiture pour les membres du CIT et

leurs clients. Selon les commentaires relatifs à la case 58 a), cette dernière porte le titre suivant : « Transporteur contractuel », au singulier ; en effet, seules deux personnes sont parties au contrat de transport selon l'art. 6 § 3 CIM dans la relation externe, à savoir l'expéditeur et le transporteur contractuel. Deux autres éléments confirment cette thèse :

- La case 57 porte le titre suivant : « Autres transporteurs » (pluriel) et se rapporte à deux cas de figure : le « transporteur subséquent » (à nouveau au singulier) – code 1 - et le « transporteur substitué » (à nouveau au singulier) – code 2. Cette case est remplie par le transporteur au départ, mais uniquement si d'autres transporteurs que le transporteur contractuel participent à l'exécution du transport.
- Seul le transporteur contractuel (à nouveau au singulier) ayant son siège dans l'Union européenne UE ou dans un autre Etat membre de la Convention UE-AELE relative au transit commun peut être principal obligé dans le cadre de la procédure simplifiée de transit ferroviaire – voir les commentaires relatifs à la case 58 b) de la lettre de voiture.

En résumé, les documents du CIT, en particulier le Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM), en tant que dispositions d'exécution des dispositions correspondantes des RU CIM, partent du principe qu'il n'y a qu'un seul transporteur contractuel. C'est également d'autant plus important compte tenu de la législation douanière et des aspects techniques en matière de sécurité pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Assemblée générale 2016 du CIT

La numérisation, cette mégatendance, est au centre des activités du CIT passées, actuelles et futures, comme l'a révélé à nouveau l'Assemblée générale du CIT de cette année, qui a eu lieu le 17 novembre à Berne. Une fois de plus, le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), a dirigé cette réunion de manière souveraine, dans le cadre d'un programme varié.

En sus des décisions relatives aux questions statutaires, les participantes et les participants ont été renseignés sur les travaux du SG CIT dans les domaines du transport des

voyageurs et des marchandises, de la multimodalité, du droit du wagon et de l'utilisation de l'infrastructure au cours de l'année écoulée et sur les orientations futures.

Dans la partie statutaire, l'Assemblée générale a notamment approuvé le programme de travail 2017, les comptes 2015 et le budget 2017. Par ailleurs, Madame Nevin Kaygiziz (TCDD) a été réélue comme membre du Comité pour un nouveau mandat et Monsieur Platon Guryanov (RZD) a été élu comme nouveau membre du Comité. Enfin, l'Assemblée générale a élu Monsieur Adriaan Hagdorn (NS) comme Président de la Commission CUI.

Dans le cadre du compte rendu concernant le trafic voyageurs, les décisions de la Commission CIV relatives au développement des produits du CIT ont été commentées ; les dossiers importants en cours en relation avec l'application du Règlement sur les droits des voyageurs (PRR) et les travaux futurs concernant la révision de ce règlement ont en outre été passés en revue. Enfin, le SG CIT a renseigné les membres du CIT sur les répercussions du nouveau règlement général européen sur la protection des données et les travaux correspondants envisagés par le CIT ainsi que sur les travaux planifiés dans le domaine de l'interopérabilité juridique CIV/SMPS.

Dans le compte rendu sur le trafic marchandises, l'accent a été mis sur les travaux relatifs aux lettres de voiture électroniques CIM et CIM/SMGS. Le CIT a défini avec ses membres les exigences juridiques et fonctionnelles relatives à une lettre de voiture électronique. Les guides correspondants seront réédités au début de l'an prochain. Ainsi, le CIT a franchi une étape importante dans le domaine de la numérisation des documents de transport. L'Assemblée générale a également été renseignée en particulier sur le nouveau projet très intéressant visant à régler le cadre juridique des transports ferroviaires d'envois postaux entre la Chine et l'Europe.

Le compte rendu relatif à la multimodalité s'est concentré sur le développement des produits du CIT concernant les interfaces avec les transports maritimes et routiers. Dans le domaine du droit du wagon, la nouvelle réglementation du CUU concernant la responsabilité du détenteur du wagon qui entrera en vigueur en 2017 a été commentée.



Dans le domaine de l'infrastructure, l'accent a été mis sur les travaux en relation avec la révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la COTIF) et sur les efforts en cours visant à mettre en œuvre les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure (E-CG-I).

Dans la deuxième partie de l'Assemblée, M. François Davenne (Secrétaire Général de l'OTIF) a présenté les récents développements de la COTIF en soulignant l'importance de l'interopérabilité au delà de l'UE. M. Davenne terminait en présentant les avantages du Protocole de Luxembourg comme instrument pour le financement du nouveau matériel roulant.

Prochaines réunions

La prochaine Assemblée générale du CIT aura lieu le 16 novembre 2017 à Berne au siège du CIT.

Pour sa part, le Comité du CIT tiendra ses prochaines réunions le 27 avril et le 21 septembre 2017.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org / Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Faire-part

Nous avons le regret de vous informer que Chris Dugdale, un soutien important du CIT pour la traduction des textes du CIT en anglais, est décédé le 25 octobre 2016. Chris a travaillé en tant que traducteur pour le CIT depuis plus d'une dizaine d'années, et a ainsi grandement contribué à la cohérence et la haute qualité des publications du CIT.

Le CIT est infiniment reconnaissant de la collaboration fructueuse et amicale avec Chris durant toutes ces années.

Nos pensées vont à ses proches et à sa famille.

CIT-Team / info(at)cit-rail.org

Original: FR



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
8-9 février	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
1 mars	Groupe d'experts Scellés	Berne	Joël Forthoffer
23 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
24 mars	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
5-6 avril	Groupe de travail CIV	Bruxelles	Tetyana Payosova
26 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie	Lothar Schneemann
27 avril	Comité 1/2017	Berne	Cesare Brand
11 mai	Conférence des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov
16 mai	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
17 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
21 juin	Data Protection Workshop	Berne	Tetyana Payosova
22 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
12-13 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne	Tetyana Payosova

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
11 janvier	WCO-OTIF-CIT – Meeting	OTIF	Berne	Erik Evtimov
18 – 19 janvier	TTR/WG 5	RNE-FTE	Paris	Nina Scherf
26 janvier	DB Symposium	DB	Berlin	Cesare Brand
31 jan – 01 fév	TAP MD ad hoc group – requirement analysis on ticket control data in the booking process	UIC	Paris	Jan Svensson
31 jan – 01 fév	Travel Partners Standards Council	IATA	Genève	Tetyana Payosova
2 février	RCF2	UIC	Strasbourg	Erik Evtimov, Nina Scherf
06 – 07 février	Ticketing Action Group, Reservation Experts Group	UIC	Paris	Jan Svensson
07 février	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
07 – 08 février	General Assembly & Railway Award	CER	Bruxelles	Cesare Brand
14 – 15 février	OSJD Seminar	OSJD	Varsovie	Cesare Brand, Erik Evtimov
14 – 15 février	TAG ad-hoc group – reshuffling of UIC leaflets	UIC	Bruxelles	Jan Svensson
15 février	Commercial and Distribution Steering Committee	UIC	Paris	Tetyana Payosova, Isabelle Oberson
15 – 16 février	IRT Meeting	UIC	Francfort	Jan Svensson
20 – 22 février	UIC-CIT Management-Meeting & Meeting SNCF	UIC/SNCF	Paris	Cesare Brand, Erik Evtimov
22 – 24 février	ITC	UNECE	Genève	Cesare Brand
22 – 23 février	TAP-TAF TSI CCM Working Group	ERA	Lille	Jan Svensson
2 mars	Coordination Meeting CIT-Raildata	RailData	Bâle	Erik Evtimov
14 – 15 mars	Commercial & Technical Group	UIC	Paris	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