

Comité international
des transports ferroviaires

Editorial

La conférence CIT/IRU et l'arrêt de la CJUE relatif à la « force majeure » sont les faits marquants du mois de septembre



Pour la première fois, le CIT et l'IRU ont organisé ensemble une conférence le 5 septembre. Les orateurs de haut niveau ont souligné l'importance de la complémentarité entre les différents modes de transport dans la chaîne logistique. Toutefois, les difficultés juridiques et pratiques aux interfaces entre

les différents modes de transport ferroviaire, routier, maritime et aérien ont aussi été mises en évidence, en particulier les nombreux inconvénients découlant de l'application de régimes juridiques différents. Le passage d'un mode de transport à l'autre est réglé partiellement de façon redondante et contradictoire dans les législations actuelles. Les entreprises ferroviaires ont un désavantage concurrentiel particulier dans la mesure où elles doivent travailler pour l'interopérabilité juridique à des niveaux juridiques différents à l'intérieur même de la branche. Les discussions ont également montré que la solution ne peut pas résider seulement dans une nouvelle convention sur le transport multimodal. Une réglementation cohérente des interfaces entre les différentes réglementations est plus prometteuse. Elle nécessite des adaptations dans les diverses conventions concernées (notamment les Règles de Rotterdam, la Convention de Montréal, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, les Règles uniformes CIM et le SMGS). D'autre part, une possibilité d'optimiser les interfaces entre les conventions sur une base contractuelle existe aussi. Le CIT et l'IRU examineront ensemble les opportunités d'optimisation dans les prochains mois et prépareront des propositions correspondantes. Vous trouverez un rapport détaillé sur la conférence à la page 2 du présent numéro.

L'arrêt de la Cour de justice (CJUE) du 26 septembre 2013 relatif à la « force majeure » constitue sans aucun doute dans le domaine du transport des voyageurs le deuxième événement important. Il sera refusé à l'avenir aux entreprises ferroviaires de se libérer du paiement d'indemnités pour retard en cas de force majeure. Cette décision crée une différence fondamentale par rapport à la réglementation des droits des voyageurs dans les autres modes de transport aérien, maritime et routier. Un inconvénient de plus est créé au détriment des entreprises ferroviaires dans la concurrence intermodale. Par ailleurs, la cause d'exonération de la responsabilité en cas de force majeure constitue un principe général du droit reconnu dans tout régime juridique équitable. Dans un marché libéralisé, les entreprises ferroviaires n'échapperont donc pas à la nécessité d'inclure ce risque supplémentaire dans le calcul de leurs prix. Il est permis de douter que les effets de la décision voulue pour le bien de la clientèle soient finalement positifs pour les voyageurs. Un rapport détaillé sur l'arrêt de la CJUE figure à la page 5.

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

Table des matières

Conférence CIT/IRU sur la multimodalité : l'occasion de faire le point de la situation	2
Le CIT prépare la révision de la COTIF	3
Exemptions au PRR en Croatie	4
Forum économique euro-asiatique 2013	4
Arrêt ÖBB : les transporteurs sont responsables même en cas de force majeure	5
Rapport de la Commission européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires	6
Petit code-barres Aztec pour les billets imprimés sur papier sécurisé	6
Rentrée chargée pour les experts du trafic voyageurs	7
Conférence des services des réclamations voyageurs	8
Distinction claire entre le « transporteur » et « l'émetteur » sur les billets	9
Nouvelles de la dernière réunion du Groupe juridique / Groupe d'experts CIM/SMGS	9
Le Groupe d'experts CIT « Multimodalité » adopte les CG trafic fer-mer	10
Droit et pratique	11
Pro domo	11



Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntariffkomitee
International Rail Transport Committee

Nous avons le plaisir de vous inviter à

l'Assemblée générale du CIT

**le 21 novembre 2013, à Berne,
au siège du CIT
de 9.00 à 11.30 heures**

**Pour de plus amples renseignements,
[veuillez cliquer ici.](#)**

CIT
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
Salle A - 1ère étage

Droit des transports et politique des transports

Conférence CIT/IRU sur la multimodalité : l'occasion de faire le point de la situation



Isabelle Bon-Garcin, Prof. Présidente de la commission des Affaires juridiques de l'IRU



Erik Evtimov, Dr. iur. Suppléant du Secrétaire général du CIT

Le CIT et l'IRU ont organisé une grande conférence sur le thème de la multimodalité le 5 septembre 2013 au siège du CIT à Berne. Elle a réuni environ 70 participants, représentant les différents modes de transport, la clientèle, des opérateurs multimodaux, des juristes praticiens ou universitaires, des assureurs, afin d'analyser le contexte des transports multimodaux.

Différents textes encadrant le transport multimodal ont été présentés : la Convention UNECE de 1980 (ratifiée par deux Etats seulement), les règles CNUCED/ICC, l'article 2 de la CMR, la COTIF/CIM/CIV pour les transports fer – mer de voyageurs et de marchandises, la Convention de Montréal pour le transport aérien et enfin les Règles de Rotterdam pour le transport maritime.

La conférence dirigée par le Président du CIT et animée par le Secrétaire général a montré que :

- Les chaînes logistiques sont maintenant conçues au niveau mondial ;
- Les fabricants et les consommateurs sont situés en différentes régions séparées les unes des autres par de grandes distances ;
- La nécessité d'une coopération accrue entre tous les modes de transport est ainsi d'autant plus nécessaire pour gérer le trafic de fret mondial dans de bonnes conditions.

Mais elle a également montré qu'il reste encore des zones d'ombres, suffisamment pour considérer que la solution n'est pas encore tout à fait trouvée. Puisque le transport multimodal est une réalité et une nécessité, il est donc plus que jamais nécessaire de réfléchir ensemble aux leviers juridiques qui vont favoriser son développement tout en permettant des relations équilibrées et harmonieuses entre les différents modes de transport.

Les différents leviers juridiques

Les outils législatifs ou contraignants

Parmi les outils juridiques, on pense bien évidemment en premier lieu à l'élaboration d'une Convention sur le transport multimodal. Il a d'ailleurs été rappelé qu'il y a bien eu par le passé une tentative. Ainsi, la Convention des Nations Unies qui a été ouverte à la signature des États à New-York le 1er septembre 1980 mais qui n'est cependant jamais entrée en vigueur faute de ratifications suffisantes.

- La lourdeur du processus : entre le moment de l'élaboration et son application peut s'écouler pas moins d'une dizaine d'années, c'est beaucoup trop long alors que le transport multimodal est déjà et depuis un certain temps une réalité ;

- La difficulté qu'il y aura à délimiter son champ d'application que ce soit à l'égard de la définition même de la multimodalité ou de sa compatibilité avec les autres Conventions de transport lorsqu'elles comportent des dispositions sur le transport multimodal.

L'autre solution légale consisterait de manière plus radicale à uniformiser le régime du contrat de transport et cela quel que soit le mode. Il faut cependant avoir en mémoire que le droit des transports s'est tout naturellement construit en fonction des modes dont la sociologie est différente. Et, si aujourd'hui on peut observer un certain « cousinage » des sources, qui se manifeste lors de leurs modifications substantielles, à titre d'exemple, les RU-CIM actuelles se sont inspirées de la CMR qui elle-même s'était inspirée du ferroviaire, il n'en demeure pas moins que les différences, encore nombreuses, observées entre les modes de transport, **rend tout régime totalement uniforme inconcevable**. Il suffit de relever que :

- Le statut et la taille économique des acteurs sont très différents selon les modes: quelle parenté peut-on trouver entre la DB et une entreprise de transport routier possédant une flotte de 10 camions ?
- Les risques naturels du transport sont incomparables, on a pour habitude de dire que les risques de la mer ne sont pas ceux de la route, ce qui peut justifier des causes d'exonération différentes ;
- Les obligations légales et/ou réglementaires, qu'elles soient relatives à la sécurité, à la sûreté, ou encore aux conditions de travail sont plus ou moins contraignantes selon les modes.

Et il y aurait bien d'autres exemples.

La voie légale est donc bien délicate et d'ailleurs les acteurs économiques n'ont pas attendu que les instances internationales ou européennes ou nationales s'emparent de la question pour trouver des solutions, plus simples et plus souples, mais peut être et sans doute plus limitées dans leur application comme nous allons le voir à présent.

Les outils contractuels

Les documents de transport - Un ou plusieurs documents sont actuellement requis pour le transport de marchandises et ils sont normalement spécifiques à chaque mode, ce qui peut être un facteur de complexité et d'insécurité. Aussi, la pratique maritime a imaginé pour organiser des transports multimodaux un connaissance direct couvrant le trajet maritime et terrestre. En 1992, la CCI en collaboration avec la CNUCED élaborait des règles applicables aux documents de transport multimodaux ainsi qu'à la responsabilité de l'organisateur, la FIATA propose également des documents couvrant le transport multimodal. **Rien n'oblige cependant les parties à recourir à ce type de document. Par ailleurs, leur aménagement contractuel peut conduire à soumettre chaque phase du transport à un régime différent**, il en est ainsi souvent du connaissance direct dans lequel il est stipulé que l'émetteur du connaissance n'est responsable que de son propre transport et que sa responsabilité cesse avec la remise de la marchandise au transporteur suivant, agissant dans ce cas en qualité de manda-



taire du chargeur lorsqu'il contracte avec le second transporteur. Alors que les règles CNUCCED/CCI ont eu peu de succès tant le système était largement inefficace. Enfin, on peut relever que la Commission européenne a elle aussi réfléchi à la réalisation d'un document unique de transport (COM/2007/0607- Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises) valable pour tous les modes mais qui resterait facultatif, assorti d'une clause de responsabilité uniforme pour toutes les opérations de transport. Il s'agirait cependant d'une clause de repli, c'est-à-dire qu'elle s'appliquerait automatiquement sauf accord contraire entre les parties. Une consultation des acteurs économiques a été prévue et une proposition est toujours attendue ...

Le recours à un organisateur de transport – Cette solution est surtout très pratique pour l'expéditeur qui n'aura pas à se préoccuper d'organiser le transport de bout en bout et surtout qui, en cas d'avarie ou de perte, aura un seul interlocuteur responsable de l'entièreté du transport.

Dans son livre blanc de 2001, la Commission avait affirmé sa volonté d'intervenir sur la question de l'intermodalité, notamment en introduisant l'idée d'un intégrateur de fret. Une étude dénommée « Integrated Services in the intermodal Chain » (ISIC) a abouti à la rédaction d'un rapport fournissant à la Commission toutes les informations nécessaires pour préparer et mettre en place de telles mesures (« La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable » (COM [2006] 336 final) du 28 juin 2006). Dans le cadre de cette étude, l'intégrateur de transport est défini comme la personne qui conclut un contrat de transport international impliquant au moins deux modes différents de transport. La philosophie du projet repose sur une responsabilité quasi automatique de l'intégrateur de

transport combinée à un haut plafond d'indemnisation, lequel ne pourra être que rarement écarté. Pour que le régime juridique prévu s'applique, il suffit que l'Etat prévu par le contrat pour la prise en charge ou la livraison soit un Etat membre de l'Union Européenne. Si ces conditions d'application sont réunies, le régime s'appliquera dans son intégralité et ne pourra être écarté que si les parties conviennent qu'il ne s'appliquera pas au contrat. Il s'agit donc en l'occurrence d'un régime juridique supplétif ou « par défaut » (« default system »). Pour l'heure, le projet ne semble pas avoir abouti.

Conclusion

Il faut arrêter d'opposer les modes de transport et plutôt réfléchir ensemble à la façon dont les transporteurs des différents modes peuvent travailler en harmonie et dans le cadre d'une saine concurrence.

Alors que des solutions légales au niveau intergouvernemental ne sont imaginables qu'à long terme, les solutions contractuelles permettent d'offrir à temps une base appropriée pour la réalisation des opérations de transport multimodal. Ainsi, le rôle du CIT dans le développement de produits pour le transport multimodal ferroviaire plus est de plus en plus important et le premier produit du CIT dans ce domaine, les conditions générales trafic fer – mer, peut offrir d'autres avantages, non seulement aux entreprises ferroviaires, mais aussi aux compagnies maritimes membres du CIT.

Il paraît donc nécessaire d'aider les transporteurs des différents modes à développer des partenariats et le rôle des organisations comme l'IRU ou le CIT est justement d'élaborer et de proposer des modèles de coopération. La collaboration entre les diverses organisations internationales et leurs secrétariats généraux permettra sans doute de franchir des étapes décisives dans la mise en œuvre de la multimodalité. Des passerelles contractuelles entre les règles élaborées au sein des diverses organisations professionnelles doivent être créées afin de permettre la mise en œuvre rapide de solutions sur une base contractuelle, au titre de prémices peut être à l'élaboration éventuelle d'une convention intergouvernementale dans le long terme.

Isabelle.Bon-Garcin(at)univ-lyon2.fr
Original: FR
Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Le CIT prépare la révision de la COTIF

L'OTIF a décidé d'entamer des travaux en vue d'une révision de la COTIF. Cette révision concernera la convention de base et ses Appendices. Elle portera sur des questions de la compétence de la Commission de révision et de l'Assemblée générale de l'OTIF, mais demeurera une révision ponctuelle.

Le programme de travail de l'OTIF sera retenu lors de la prochaine réunion du Comité administratif de l'OTIF en novembre 2013. La Commission de révision de l'OTIF devrait se réunir durant le 2^{ème} trimestre 2014. L'Assemblée générale de l'OTIF devrait avoir lieu quant à elle en septembre 2015.



Lors de sa dernière réunion le 29 août 2013, le Groupe d'experts « Révision COTIF » du CIT a finalisé le premier paquet de suggestions de révision que le CIT envisage de soumettre à l'OTIF. Formellement, ces suggestions ont été adoptées lors de la dernière réunion du Comité du CIT le 19 septembre 2013. Elles portent principalement sur le remplacement du principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier contenu à l'article 6 § 9 CIM par des dispositions matérielles relatives à la lettre de voiture électronique et donnant la priorité à cette dernière par rapport à la lettre de

voiture papier. Les suggestions de révision relatives aux Règles uniformes CUI ont été finalisées lors de la réunion de la Commission CUI du CIT le 23 octobre 2013, puis seront soumises par correspondance aux membres du Comité du CIT pour adoption.

Nous reviendrons dans le prochain numéro du CIT-Info sur la portée et le calendrier de révision de la COTIF, ainsi que sur les suggestions de révision du CIT.

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

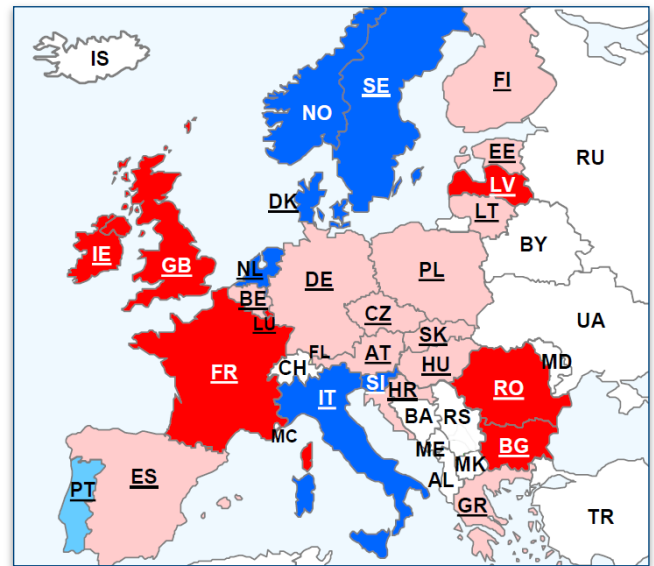
Exemptions au PRR en Croatie

Quelles sont les conséquences de l'adhésion de la Croatie à l'Union européenne le 1^{er} juillet dernier pour ce qui concerne le trafic voyageurs ?

La Croatie a accordé des exemptions à tous les services domestiques pour les articles suivants du Règlement CE N° 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires : 13, 15, 16, 17, 18, 25 et 28. Ces exemptions sont valables jusqu'au 2 décembre 2014 et pourront être renouvelées.

Le CIT tient à jour sa propre liste d'exemptions sur son site internet, avec une vue détaillée des exemptions pour l'article 17 PRR afin de faciliter le travail des services clientèle : www.cit-rail.org/fr/voyageurs/legislation/.

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



Aperçu des exemptions

- | | | | |
|--|---|-----------|---|
| | Aucune exemption | | Exemption de tous les articles non obligatoires |
| | Législation nationale sur les exemptions toujours attendues | | Exemption des articles spécifiques |
| | | <u>XX</u> | Etat membre de l'UE |

Forum économique euro-asiatique 2013



Le CIT a eu l'occasion, à l'invitation des autorités chinoises, de présenter les avantages de la lettre de voiture CIM/SMGS à un public intéressé du secteur de la logistique. Le lieu de la conférence à Xi'an, point de départ de la route de la soie, a été choisi symboliquement. La présentation du SG CIT a suscité un grand intérêt et la nouvelle brochure du CIT et

de l'OSJD relative à la lettre de voiture CIM/SMGS, en trois langues (chinois, russe et anglais), s'est « vendue » comme des petits pains ! Les efforts du CIT seront payants pour les membres dès que la lettre de voiture CIM/SMGS constituera la norme pour les transports ferroviaires entre la Chine et l'Europe de l'Ouest.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE

[La nouvelle brochure concernant la lettre de voiture CIM/SMGS](#)

Trafic voyageurs



Arrêt ÖBB : les transporteurs sont responsables même en cas de force majeure

Dans son arrêt du 26 septembre relatif à l'affaire ÖBB (C-509/11), la Cour de justice de l'Union européenne a décidé que les entreprises ferroviaires ne pouvaient pas s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités de retard en cas de force majeure. Cet arrêt a, dès lors, des conséquences importantes et immédiates pour toutes les entreprises ferroviaires européennes.

La force majeure en question

Pourquoi la Cour rejette la force majeure ? Le Règlement vise à garantir un niveau élevé de protection des voyageurs. Dès lors, toute restriction aux droits des voyageurs doit être interprétée de façon restrictive, c'est bien connu.

Pour fonder sa décision, la Cour de justice interprète de façon très littérale l'article 17 du Règlement CE N° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Cet article garantit au voyageur une indemnité de 25% dès 60 minutes de retard, ou de 50% dès 120 minutes. Or il y manque une référence explicite à la force majeure. La Cour relève d'ailleurs que cette référence a été biffée lors de la deuxième lecture de la proposition de règlement par le législateur de l'UE.

Est-ce que le législateur a sciemment imposé aux transporteurs ferroviaires une obligation de verser des indemnités en cas de retard causé par un tremblement de terre ? La Commission européenne ne semble pas voir les choses de cette façon, puisqu'elle a annoncé, dans son récent Rapport (voir article ci-après), vouloir réviser le PRR sur ce point afin de clarifier que les transporteurs ont bien le droit d'invoquer la force majeure.

Conséquences pour les entreprises

Pour les entreprises ferroviaires, l'arrêt ÖBB signifie que les voyageurs ont droit à des indemnités dès qu'un service de transport ferroviaire, soumis au PRR, cause un retard qui entraîne, pour ces voyageurs, un retard de plus de 60 minutes à la destination finale indiquée sur le titre de transport. L'indemnité peut être calculée par rapport au prix du service en retard. Nombre d'entreprises ferroviaires offrent néanmoins des conditions plus avantageuses, notamment pour les billets NRT.

Les seules possibilités de s'exonérer de l'obligation de payer des indemnités sont les suivantes, énumérées aux points 9.5.1 et 9.5.2 des GCC-CIV/PRR (modifiées suite à l'arrêt ÖBB) :

- 1) le voyageur a été informé du retard avant l'achat du billet
- 2) le voyageur a été réacheminé et a atteint sa destination avec un retard de moins de 60 minutes
- 3) la cause du retard se situe dans un Etat non membre de l'UE
- 4) la cause du retard se situe sur un service de transport ferroviaire exempté du PRR
- 5) la cause du retard se situe sur un service de transport non ferroviaire

Le jour même de la publication de l'arrêt ÖBB, le CIT a ainsi recommandé à ses membres de modifier rapidement la pratique des services clientèles et leurs conditions particulières de transport, si nécessaire.

Comparaison avec les autres modes de transport

Contrairement au PRR, les règlements régissant les droits des voyageurs dans les autres modes de transport permettent explicitement aux transporteurs de s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités en cas de force majeure. Il faut tout de même relever que les transporteurs aériens doivent offrir une assistance gratuite aux voyageurs (i.e. hôtel, repas, etc.) même en cas de force majeure, comme cela a été confirmé dans l'arrêt McDonagh (C-12/11) qui concernait la fermeture du ciel européen en avril 2010 à cause du volcan Eyjafjallajökull.

La Cour a ainsi jugé que chaque mode est différent et peut avoir ses règles propres. Elle a donc rejeté toute application par analogie de la force majeure au transport ferroviaire.

Le lien entre le PRR et les Règles uniformes CIV

La Cour a précisé que la finalité du PRR et des RU CIV est différente : tandis que le PRR vise à garantir des compensations à caractère forfaitaire et standardisé, les RU CIV impliquent une évaluation individualisée du dommage subi (i.e. frais d'hôtel). La Cour avait relevé la même différence entre le PRR aérien et la Convention de Montréal dans l'arrêt IATA/ELFAA (C-344/04). Elle a donc, par ce biais également, justifié le fait de ne pas appliquer les causes d'exonération des RU CIV au PRR, alors même que le Règlement devait s'inscrire dans le droit international en vigueur selon les considérants 6 et 14. Il semble qu'il y ait eu un couac lors de la rédaction du PRR.

Les compétences des NEB en question

La Cour était également saisie d'une question relative aux compétences des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR. Elle a jugé que celles-ci ne peuvent pas se baser sur l'article 30 du PRR pour étendre leur pouvoir au-delà de ce qui a été prévu par leur droit national. Toutefois la Cour a rappelé que toutes les autorités nationales doivent assurer le plein effet du droit de l'UE. Elle a donc incité les autorités à interpréter et appliquer le droit national à la lumière du PRR et de sa finalité afin d'assurer la protection des droits des voyageurs ferroviaires.

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

Liens utiles :

- 1) Arrêt [ÖBB](#)
- 2) Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs ([GCC-CIV/PRR](#)).



Rapport de la Commission européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires

La Commission européenne a publié, le 14 août, un rapport plutôt positif sur la mise en œuvre des droits des voyageurs au niveau des

entreprises ferroviaires. Elle a relevé des efforts particuliers de la part de celles-ci sur la question de l'assistance aux personnes à mobilité réduite et le traitement des réclamations, notamment pour les retards.

Bonnes notes pour les entreprises ferroviaires

Selon la Commission européenne, les entreprises ont bien mis en œuvre le Règlement CE N° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), notamment dans les domaines suivants : conditions générales de transport, information, remboursement et indemnisation en cas de retards, rapports sur la qualité des services, couverture d'assurance, etc. Le nombre de réclamations adressées aux autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR est d'ailleurs 10 fois inférieur à celui relevé dans le secteur aérien. Le CIT soutient activement ses membres pour faciliter la mise en œuvre du PRR au trafic international et se félicite de ces bons résultats.

Quelques points à améliorer

La Commission européenne regrette que l'offre de billets directs soit limitée. Elle réfléchit donc à des moyens permettant aux Etats membres de l'UE d'imposer des systèmes de billetterie intégrée, dans le cadre du 4^{ème} Paquet ferroviaire. Elle pense ainsi améliorer les droits des voyageurs en cas de manquement de leur correspondance. Dans une réponse à une question parlementaire (E-004099/2013), la Commission avait toutefois reconnu que les billets directs dépendent des accords commerciaux entre transporteurs. De même, elle avait admis que plusieurs titres de transport équivalaient à plusieurs contrats de transport pour un seul voyage.

Procédures en manquement ?

La Commission européenne a envoyé des lettres à 10 Etats membres de l'UE leur demandant des explications sur des infractions possibles au PRR. Cela concerne notamment l'Autriche et les ÖBB, le Danemark et DSB, l'Italie et Trenitalia, la Lituanie et LG, la Pologne et les PKP, la République tchèque et les ČD, ainsi que la France. Si la Commission n'est pas satisfaite des réponses reçues, elle pourrait alors lancer des procédures en manquement contre ces Etats. Elle ne peut toutefois prendre aucune mesure directe contre les entreprises. Ceci est du ressort des autorités nationales uniquement.

Prochaines étapes : orientations interprétatives et révision du PRR

Faut-il réviser le Règlement pour améliorer la mise en œuvre du PRR ? La Commission veut en tous les cas que les Etats révisent leurs exemptions, car celles-ci privent une grande partie des voyageurs de leurs droits sur les services domestiques. D'ailleurs ceux-ci devraient être libéralisés avec l'adoption du 4^{ème} Paquet ferroviaire dans les prochains mois. En outre, la Commission pense à clarifier des notions peu claires, notamment la force majeure, ou à renforcer les droits des voyageurs sur certains points, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

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

Liens utiles :

- 1) [Rapport](#) sur l'application du Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (COM/2013/587).
- 2) [Rapport](#) de Steer Davies Gleave (seulement EN).
- 3) [Réponse](#) de la Commission européenne à la [question](#) parlementaire E-004099-13 du 11 avril 2013 par Mr Cramer.

Petit code-barres Aztec pour les billets imprimés sur papier sécurisé

Les vendeurs de billets peuvent imprimer des codes-barres sur le recto des billets papier en utilisant les formats RCT2 réduit ou Rail Credit Card Sized Ticket (RCCST), lesquels ont été tous deux spécialement conçus pour le rail. Cette technique a été développée afin de remplacer l'ancienne piste magnétique au verso du format RCT2. Le CIT avait pour mission d'adapter le fond de garantie en relation notamment avec l'utilisation de codes-barres.

Nouvelles procédures

Une autre tâche du CIT consiste à proposer de nouvelles procédures visant à assister les contrôleurs des billets. En effet, l'ajout d'un code-barres peut accroître la détection de faux billets, puisque les données sont générées par un moyen technique supplémentaire pour ainsi dire inaccessible aux contrefacteurs ordinaires. En outre, un code-barres facilite l'échange de données entre le vendeur du billet et les organismes de contrôle impliqués, ce qui permet d'introduire des processus de vérification intégrés. De tels processus existent déjà sur la base d'accords bilatéraux

pour les billets print@home. Ainsi, dans le sillage de l'introduction des billets papier au format carte de crédit, lesquels nécessitent un code-barres, il y a lieu de réviser et d'améliorer le processus de contrôle standard au cours de l'année prochaine.

Définitions du code-barres Aztec dans la fiche UIC 918-2



Le code Aztec est un code-barres carré en 2D pouvant contenir des informations codées. Il s'agit d'un standard ouvert, donc accessible gratuitement à tout un chacun, qui fait l'objet de la norme ISO/IEC 24778.

Le code-barres Aztec destiné aux billets imprimés sur papier sécurisé est défini dans la fiche UIC 918-2. D'une taille de 41x41 points, il a été élaboré au sein d'un groupe ad hoc.

Les chapitres C.3 et C.4 de la fiche UIC 918-2 définissent deux petits codes-barres Aztec (versions 1 et 2), la deuxième version étant utilisée par les ZSSK. Aucune entreprise ferroviaire n'a introduit ou n'emploie la première version. Toutes les autres entreprises ayant recours aux codes-barres Aztec utilisent leur propre version pour les billets nationaux.

La taille du code-barres Aztec défini dans la fiche UIC 918-3 pour les billets print@home est de 87x87 points. Totalement différent de sa variante plus réduite, ce code-barres ne peut être utilisé pour les billets imprimés sur papier sécurisé.

Troisième génération de codes-barres Aztec

La deuxième version du code-barres Aztec ne satisfaisant pas les besoins des Rail Pass Tickets (RPT), un groupe de travail UIC a proposé une nouvelle version 3 du code-barres Aztec. Cette version constitue une évolution de la version 2 ; elle est modulaire et intègre non seulement la description des billets avec réservation intégrée (IRT) et des billets sans réservation intégrée (NRT) – comme la version 2 – mais également celle des RPT et des billets de groupe (GRT).

Cette démarche avait pour objectif de clarifier et d'harmoniser dans la fiche UIC 918-2 les divers codes-barres Aztec de troisième génération destinés aux NRT,

IRT, documents de réservation (RES), documents d'embarquement (BOA), GRT et RPT. Les prototypes ont permis de corriger les erreurs de dimensionnement et d'harmoniser le calcul des données. Désormais, le code-barres contient également l'année d'émission (contrairement à la version imprimée du billet).

Le cryptage et le décryptage seront décrits précisément dans la fiche UIC 918-2. Un site web centralisé devrait être mis en place à l'UIC pour permettre l'échange des clés de décryptage. La question des processus exacts d'enregistrement, d'administration et de renouvellement des données cryptées « publiques » n'a pour l'instant été abordée que brièvement. Auparavant, les rôles et responsabilités des propriétaires de produits, des entreprises émettrices et des vendeurs de billets devraient être étudiés très attentivement.

Ce standard sera finalisé dans le cadre du Ticketing Action Group de l'UIC en octobre 2013, l'objectif étant de publier cette nouvelle version 3 du code-barres Aztec le 1^{er} janvier 2014 dans la septième édition de la fiche UIC 918-2.

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

Rentrée chargée pour les experts du trafic voyageurs

Droits des voyageurs, dialogue avec les autorités chargées de leur mise en œuvre, révision des instruments pour les accords de coopération, ticketing, etc. : l'agenda du Groupe de travail CIV était bien chargé pour la première réunion de l'automne, les 24 et 25 septembre.

Accueil positif pour le nouveau modèle de contrat de coopération

Le Groupe de travail CIV a totalement adhéré à l'idée de standardiser les contrats de coopération entre entreprises ferroviaires pour la mise en place et l'opération de trains internationaux. Les membres du CIT devraient disposer à l'avenir d'un modèle de contrat, de modèles d'annexes au contrat, ainsi que de conditions générales adaptées au modèle de coopération choisi (transporteurs subséquents ou substitués, traction, location ou autres services auxiliaires). L'UIC travaillera de son côté à une nouvelle fiche détaillant les aspects opérationnels à prendre en compte pour le matériel roulant, le staff, l'échange d'information, etc., qui seront conformes aux STI de l'UE.



Le Groupe de travail CIV, présidé par Isabelle Saintilan (SNCF)

Droits des voyageurs air + rail

Le PRR aérien est en cours de révision. Les entreprises ferroviaires doivent s'attendre à une extension du champ d'application de ce règlement aux billets air + rail. Du coup, en cas de retard de 90 minutes du train à l'aéroport, les entreprises ferroviaires devraient payer des indemnités de retard de 300€ à 600€... sauf en cas de force majeure ! Les causes d'exonération sont d'ailleurs nombreuses dans le secteur aérien : on en dénombre 30 dans la liste mise en ligne par les autorités chargées de la mise en œuvre des droits des voyageurs aériens.

Droits des voyageurs ferroviaires

Le Groupe de travail a demandé quelques éclaircissements sur le Rapport de la Commission européenne sur la mise en œuvre du PRR (voir article ci-dessus, page 6), qui ont été passés à la Commission et aux autorités nationales chargées du PRR, lors de leur réunion du 14 octobre à Bruxelles.

Lors de la réunion du 23 octobre, le Groupe de travail s'est penché sur la révision de l'AIV afin de le rendre conforme à l'arrêt ÖBB (voir article ci-dessus, page 5) et a traité les nombreuses questions soulevées à la lecture de l'arrêt.

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

Lien utile :

- 1) [Liste des circonstances extraordinaires, suivant la réunion des NEB Air NEB le 12 avril 2013 \(seulement EN\)](#)

Conférence des services des réclamations voyageurs

La conférence de cette année a montré très clairement aux participants l'importance des échanges internationaux et de la collaboration entre les services de vente et les départements juridiques des entreprises membres du CIT et l'UIC ; en même temps, la Cour de justice de l'Union européenne à Luxembourg a rendu son arrêt dans l'affaire C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG, selon lequel les voyageurs ferroviaires au sein de l'UE ont également droit au remboursement partiel du prix du billet en cas de retard important dû à un cas de force majeure. Vous en saurez plus à la lecture de l'article consacré à l'arrêt ÖBB (voir page 5) dans le présent CIT-Info.

Droit des voyageurs

Les exposés durant la matinée ont montré clairement que l'interprétation des droits des voyageurs (PRR) fait de plus en plus l'objet de décisions de justice ou d'autorités. La tendance va vers une amélioration de la protection des consommateurs. Cette situation impose aux entreprises ferroviaires une information aux clients toujours plus connectée et actuelle, tant en ce qui concerne leurs propres trains que les trains de correspondance de la concurrence.

Ainsi, un domaine important de l'action du CIT est donné : des règles encore plus restrictives de l'Union européenne ne peuvent être freinées qu'à la condition que les entreprises ferroviaires, dans un contexte international, soient prêtes, malgré la concurrence sur le plan commercial, à se soutenir mutuellement sur le plan opérationnel lorsqu'une entreprise partenaire (ou concurrente) est en difficulté. Les échanges avec les organismes nationaux chargés de l'application (National Enforcement Bodies – NEB) permettent aussi aux entreprises ferroviaires de promouvoir une compréhension commune pour une interprétation uniforme des droits des voyageurs.

Règlement extrajudiciaire des litiges de consommation

Une protection moderne des consommateurs, telle qu'elle est prévue dans le droit européen, implique des procédures simples également vis-à-vis des voyageurs. Tout conflit non résolu ne doit pas être porté devant les tribunaux ; ce serait fastidieux et coûteux. Des procédures modernes de résolution de conflits, appliquées sur une base volontaire, sans recours à un juge, peuvent être proposées par des services de médiation qui, en raison de leur indépendance et de leur expérience, peuvent faire des propositions de médiation répondant aux intérêts de toutes les parties concernées.

Ces développements en sont à leur début et il ressort que la mise en œuvre dans les différents pays fait apparaître beaucoup de différences sur le plan juridique. Les compétences, notamment en matière de pouvoirs de décision, des services de médiation sont conçues différemment. Parfois, le NEB agit également comme service de médiation, comme dans le cas de la Commission « Schienen-Control » en Autriche.



Fraudes au moyen de billets

Après le déjeuner, les manières de gérer la lutte contre les fraudes et les falsifications de billets ont été examinées. Quand les billets sont-ils authentiques et comment des falsifications peuvent-elles être découvertes ? Quels sont les types de fraudes les plus fréquents et quelles mesures sont-elles prises par les entreprises ferroviaires ? Le président du groupe de travail Colpofer « Fraudes avec des billets », Daniel Fankhauser, a fait part d'informations surprenantes des coulisses de ce travail important pour l'assurance des revenus des entreprises et de la qualité. Il est permis d'en conclure que les entreprises ferroviaires sont bien inspirées de sensibiliser leur personnel aux abus et aux falsifications et de le former de manière ciblée, en particulier sur les principaux itinéraires internationaux.

Traitement des retards à la Deutsche Bahn

Les réclamations des clients qui concernent des billets internationaux sont traitées en Allemagne par une équipe spécialement formée aux droits des voyageurs au sein du service clientèle. Les billets principaux doivent avoir été émis par la DB ou le client doit avoir bénéficié de prestations d'assistance (par exemple, taxi, hôtel) en Allemagne. Les plaintes des clients sont traitées systématiquement et les retards et les causes de responsabilité sont recherchés.

La moitié environ des trains internationaux peuvent être suivis au moyen du *Train Information System* (TIS, anciennement EUROPTIRAILS) de RailNetEurope. Il s'agit d'une application Internet qui met à disposition les données en temps réel des trains internationaux de voyageurs et de marchandises.

Lorsque l'examen d'un retard ne peut pas être effectué au moyen du TIS, une recherche est effectuée par courriel. A cette fin, le formulaire selon l'AIV, proposé lors de la conférence de l'année dernière, est utilisé.

La prochaine Conférence des services des réclamations voyageurs aura lieu le jeudi 25 septembre 2014 à Berne.

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

Distinction claire entre le « transporteur » et « l'émetteur » sur les billets

La configuration actuelle des billets internationaux satisfait-elle toujours aux exigences d'un contrat de transport standardisé ? La réponse est : « Oui, si ... »

Le billet représente le contrat de transport selon l'article 7 CIV et doit donc contenir toutes les informations nécessaires, de manière que le voyageur puisse effectuer le voyage en train de manière autonome.

Le contrat de transport doit notamment indiquer qui fournit la prestation de transport et qui en est responsable. L'article 6 CIV règle la relation entre le contrat de transport et le billet : par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur au lieu de destination. Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

En trafic international voyageurs, les voyageurs achètent aujourd'hui leurs billets très souvent auprès d'entreprises ferroviaires (ou auprès d'agences de voyages au bénéfice d'un accord de distribution avec une entreprise ferroviaire) qui ne participent pas directement au transport, en ce sens qu'ils n'exécutent pas à proprement parler le transport. Afin que le voyageur puisse savoir quelle entreprise est responsable de la vente de son billet et quelles entreprises sont responsables de l'exécution du transport, les mentions sur les billets internationaux doivent être encore plus claires.



L'interprétation correcte des différents rôles est importante, en raison de leur relation avec les processus du service à la clientèle (p.ex. indemnisation en cas de retard) et les questions de responsabilité en cas d'accidents.

Pour quelles raisons les voyageurs doivent-ils connaître les différents rôles ?

- 1) L'**entreprise émettrice** ou l'**émetteur**. Il conclut le contrat de transport avec le voyageur au nom et pour le compte des transporteurs participant au contrat de transport. Il peut être une entreprise ferroviaire ou une entreprise qui exploite des lignes maritimes, routières ou de navigation intérieure inscrites. Il peut être partie lui-même au contrat de transport, comme transporteur, mais ce n'est pas impératif. Le logo (et aujourd'hui encore le code UIC) de l'entreprise émettrice est reproduit dans l'angle supérieur gauche des billets.
- 2) Le **transporteur**. Il est responsable vis-à-vis du voyageur de l'exécution du contrat de transport. Le transporteur est indiqué sur le billet au moyen du code-entreprise de l'UIC.

La configuration actuelle peut-elle encore remplir son but ?

En principe oui. Les cases correspondantes sur les billets doivent juste toujours être utilisées de la même façon et aucune confusion quant aux rôles ne devrait se produire, comme c'était parfois le cas jusqu'à maintenant.

Les groupes de travail compétents du CIT et de l'UIC élaborent actuellement des propositions concrètes pour la présentation des billets, au bénéfice des clients et des entreprises ferroviaires.

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

Trafic marchandises

Nouvelles de la dernière réunion du Groupe juridique / Groupe d'experts CIM/SMGS

Le Groupe juridique / Groupe d'experts CIM/SMGS a consacré sa dernière réunion à la mi-septembre sur la côte allemande de la mer Baltique aux questions relatives au développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS.

Transports eurasiatiques sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Des transports importants peuvent être effectués actuellement avec la lettre de voiture CIM/SMGS entre la République populaire de Chine et l'Europe en 16 à 18 jours, soit deux fois plus rapidement que par la mer. L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS facilite les procédures douanières, dans la mesure où elle est reconnue également comme document de transit douanier. Ceci est également très important dans le cadre des transports de marchandises dangereuses (p.ex. en provenance du Kazakhstan).



Au sein de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe (UNECE), les efforts des entreprises ferroviaires et de leurs organisations en vue de la mise en œuvre de solutions harmonisées sur une base contractuelle pour ces trafics sont largement soutenus. Le point 3 de la Déclaration du 26 février 2013, adoptée par le Comité des transports intérieurs et signée par 37 ministres des transports, renvoie expressément à des solutions contractuelles, comme les CGT EurAsia. Dans ce contexte, le SG CIT a finalisé les CGT EurAsia et les soumettra aux organes intéressés.

La lettre de voiture électronique CIM/SMGS prend davantage forme

Le représentant des RZD a fait en réunion un exposé très instructif sur les possibilités techniques d'acheminer des wagons vides en trafic fer – mer entre Ust-Luga et Sassnitz

sous le couvert de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Les RZD ont confirmé leur intérêt concernant des projets pilotes avec la DB AG et PKP Cargo à réaliser par étapes également en ce qui concerne des wagons chargés. Les RZD se sont déclarés aussi intéressés à examiner une solution basée sur XML pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. En prévision de la prochaine réunion, les représentants des RZD prépareront avec RAILDATA une orientation possible pour des solutions basées sur XML.

Le CIT et l'OSJD ont publié sur leurs sites internet les spécifications fonctionnelles, juridiques et techniques mises au point et actualisées de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS avec effet au 1^{er} octobre 2013 (voir lettre circulaire 23/2013).

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

Le Groupe d'experts CIT « Multimodalité » adopte les CG trafic fer-mer

L'augmentation de la demande de transports de marchandises en trafic fer-mer dans la région de la mer Baltique est une réalité. L'intérêt pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS en trafic eurasiatique via les ports de la mer Baltique est de plus en plus d'actualité. En ayant organisé la dernière réunion du Groupe d'experts « Multimodalité » les 10 et 11 septembre 2013 à Sassnitz sur l'île de Rügen sur la côte allemande de la mer Baltique, le CIT répond aux attentes de la clientèle.

Réunion du Groupe d'experts à Sassnitz sur l'île de Rügen reliée par le rail

Au début de la réunion, les experts ont partagé leurs expériences concernant l'inscription de lignes maritimes CIM entre les ports de la mer Baltique et sur la mer Noire. En réunion, les représentants de l'OTIF ont également promis que des efforts supplémentaires seraient faits pour soutenir ces démarches. Une attention accrue doit être accordée au trafic fer-mer, tant sur le plan politique que juridique, les transports ferroviaires directs de marchandises sous le couvert d'un seul contrat de transport CIM direct en trafic fer-mer représentant un potentiel d'une importance capitale pour les liaisons entre les ports et les importants centres de production et de consommation en Europe, en Russie et en Asie.

Inscription de lignes maritimes sous le régime de la COTIF

Afin de clarifier la situation sur le plan juridique en ce qui concerne les lignes maritimes inscrites, les représentants de l'OTIF ont été priés de donner une interprétation de l'article 24 COTIF concernant la procédure et les suites de l'inscription de lignes maritimes CIM. Actuellement, les Etats membres de la COTIF ont des méthodes différentes pour apprécier l'opportunité de maintenir ou de biffer des lignes maritimes ou de navigation intérieure CIM. En Allemagne par exemple, une telle décision dépend de la question de l'exploitation d'une ligne maritime CIV ou CIM. Si aucune compagnie maritime n'est intéressée à l'exploitation de la ligne, la suppression de cette dernière est proposée à l'OTIF.



Le SG CIT a été chargé par le Groupe d'experts d'envoyer par lettre circulaire aux membres du CIT la liste actualisée des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM, une fois par année à la suite de la réunion de la Commission « Multimodalité » du CIT et en accord avec l'OTIF.

Adoption des CG trafic fer-mer

Le Groupe d'experts a adopté à l'unanimité au niveau du projet les CG trafic fer-mer et leurs annexes 1 concernant les lignes maritimes CIM et 2 concernant les transports de marchandises dangereuses. Les CG trafic fer-mer, en tant que nouveau produit du CIT, régissent principalement les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. Le modèle dans le cadre duquel le transporteur maritime agit comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire sera examiné ultérieurement. Dans le cadre du modèle du transporteur subséquent, le transporteur prend en charge la marchandise et la lettre de voiture sous le couvert d'un contrat de transport direct. Ce modèle offre de nombreux avantages, également aux compagnies maritimes membres du CIT.

Le développement des produits du CIT relatifs au trafic fer-mer devrait intervenir au sein d'une nouvelle Commission « Multimodalité » à créer, dans laquelle les compagnies maritimes membres du CIT occuperont aussi une place importante.

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

Droit et pratique

Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Vélo livré avec deux jours de retard

Selon les articles 36 à 43 CIV, les voyageurs ont droit à une indemnité pour tout retard dans la livraison de leurs bagages enregistrés. A combien se monte cette indemnité pour un vélo livré avec deux jours de retard ? Qui doit verser cette indemnité ?

Un voyageur suisse, se rendant en Autriche pour des vacances, a remis son vélo aux CFF afin que ceux-ci l'acheminent jusqu'à sa destination. Son vélo ayant été livré avec un retard de deux jours, le voyageur aura droit à une indemnité de retard équivalente à :

- 8 DTS¹⁾ (= environ 32€), s'il prouve qu'il a subi un dommage suite à ce retard, comme par exemple le fait d'avoir dû louer un vélo de remplacement ou utiliser d'autres moyens de transport pour effectuer les déplacements prévus ; ou
- 5,6 DTS (= environ 6,40€), s'il n'apporte pas de preuve d'un tel dommage.

L'indemnité n'est pas due en cas de force majeure ou de faute du client.

Le voyageur peut réclamer une indemnité auprès du premier ou dernier transporteur, ou contre celui qui exécutait le transport lorsque s'est produit le retard. En espèce, les deux transporteurs, CFF et ÖBB, peuvent être actionnés.

¹⁾ DTS = « droits de tirage spéciaux », dont le taux de change avec l'euro et d'autres monnaies nationales se trouve sur la page du Fond monétaire international : http://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx



Des vélos sur un train

© SBB CFF FFS

La question de la répartition entre transporteurs des indemnités pour retard dans la livraison des bagages enregistrés n'est plus réglée au niveau international, du fait de la rareté de ces services en trafic international. Il incombe donc aux transporteurs concernés de régler ces aspects dans leur contrat de coopération.

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

Pro domo

Le Comité du CIT a siégé pour la deuxième fois à fin septembre

Trois lignes d'actions principales à moyen terme sont débattues au sein du Comité

Le Président, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), a ouvert la deuxième réunion du Comité de cette année au siège du CIT à Berne. Le nouveau représentant désigné de Trenitalia au sein du Comité, Monsieur Alberto Gallo, a été salué en particulier. Son élection comme membre du Comité sera soumise à l'Assemblée générale du CIT.

Le Président a mis en évidence les trois lignes d'actions principales actuelles du CIT :

- Révision de la COTIF et de ses Appendices (en particulier CIM, CUV et CUI), avec en arrière-plan le 4^{ème} Paquet ferroviaire et le développement du droit dérivé de l'UE (en particulier la directive 2012/34/UE – refonte) ;

- Harmonisation du droit international du transport ferroviaire à la suite de la déclaration politique de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) et élaboration en parallèle des conditions générales de transport EurAsia par le CIT (CGT EurAsia) ;
- Globalisation des chaînes logistiques et réalisation de transports multimodaux sur la base de contrats directs - également sur la base des nouvelles CG trafic fer-mer du CIT.

Mesures de communication en 2013

Afin de présenter les avantages de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS aux milieux intéressés de la clientèle, le SG CIT a préparé et édité une brochure relative à cette lettre de voiture dans les langues anglaise, russe et chinoise, de concert avec l'OSJD.

Actuellement, le Secrétariat général du CIT travaille en collaboration avec la société « kong » à l'optimisation de la gestion des adresses des membres du CIT et à la structuration de l'archivage des documents.

Le concept de formation du CIT sera réalisé à partir de 2014

Faute de temps, le Secrétariat général a dû reporter régulièrement l'élaboration d'un concept de formation. Le besoin en matière de formation dans le domaine du droit international du transport ferroviaire et des produits du CIT a été régulièrement exprimé par les membres du CIT. Le Comité a pris acte avec satisfaction du concept de formation proposé par le SG CIT.

Les nouveaux séminaires de formation CIT seront divisés en modules, au sein desquels la matière sera enseignée de manière approfondie ; ces modules seront préparés en 2014 de concert avec les orateurs potentiels. Sur cette base, deux séminaires pilotes seront organisés en février/mars 2015.



Prochaine réunion

La prochaine réunion du Comité du CIT aura lieu le jeudi 24 avril 2014 au siège du CIT à Berne.

[Erik.Evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:Erik.Evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

Changement dans le domaine marchandises

Bienvenue et bon succès !



Dominic Quiel

Monsieur Dominic Quiel travaille au CIT depuis le 1^{er} septembre 2013 ; il a été engagé temporairement pour le traitement des questions juridiques dans le domaine marchandises.

Il a récemment terminé l'examen du barreau avec succès ; il a acquis depuis lors une expérience auprès de plusieurs employeurs en tant que greffier et comme avocat.

Nous souhaitons plein succès à Monsieur Quiel et de précieuses expériences dans son activité au CIT.

[Katja.Siegenthaler\(at\)cit-rail.org](mailto:Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org)
Original: DE

Au revoir et merci beaucoup



Michel Libis

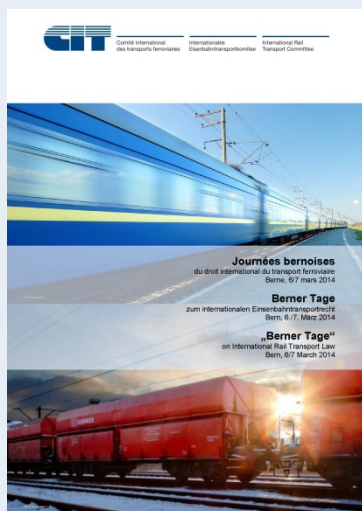
A la fin du mois de septembre, le Secrétariat général du CIT a pris congé officiellement de Monsieur Michel Libis, qui a quitté le CIT il y a plusieurs mois déjà pour raisons de maladie.

Monsieur Libis occupait le poste d'expert dans le domaine marchandises depuis novembre 2011 et s'occupait aussi du domaine des marchandises dangereuses.

Nous remercions Monsieur Libis de son travail et lui souhaitons plein succès dans sa nouvelle orientation et le meilleur pour sa santé.

[Katja.Siegenthaler\(at\)cit-rail.org](mailto:Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org)
Original: DE

7èmes Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire Berne, 6 et 7 mars 2014



Les journées bernoises reflètent l'état le plus récent et les développements du droit international du transport ferroviaire. Elles s'adressent aux juristes spécialisés dans le droit ferroviaire, aux spécialistes des services des réclamations et du contentieux, aux avocats spécialisés, aux experts en assurances, ainsi qu'aux représentants de la justice et de l'administration.

Les différents aspects de la multimodalité en trafic marchandises et voyageurs, tant du point de vue théorique que pratique, seront au centre des discussions. La révision entamée de la COTIF occupera également une place importante dans le programme des « Journées bernoises 2014 ».

Les thèmes ci-après seront traités dans les différents modules :

Trafic voyageurs :

- Mise en œuvre des droits des voyageurs en trafic ferroviaire / Cas pratiques
- Modèles de coopération en trafic voyageurs
- Bases juridiques dans le domaine de la billetterie

Trafic marchandises :

- CG trafic fer - mer
- Règles pour les transports ferroviaires eurasiatiques de marchandises
- Incoterms
- Lettre de voiture électronique

Une table ronde sur l'évolution du droit du transport ferroviaire complètera le programme des Journées bernoises 2014. Des personnalités issues des milieux politique, économique et scientifique prendront position et débattront avec les participants au séminaire (les Journées bernoises constituent une manifestation reconnue en matière de formation continue des avocats).

De plus amples informations sur la manifestation peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du Comité international des transports ferroviaires (CIT),
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, tél. +41 (0)31 350 01 90.

Inscription par e-mail (info@cit-rail.org), par fax +41 (0)31 350 01 99 ou directement via le site Internet www.cit-rail.org.

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsable
13/14 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
21 novembre	Assemblée générale du CIT	Berne	Cesare Brand
27/28 novembre	Groupe de coordination et Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
4/5 décembre	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
23 janvier	Groupe d'experts « Révision COTIF »	Berne	Erik Evtimov
30 janvier	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
5/6 février	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Participation
29/30 octobre	Working Group on the transport of dangerous goods RID	UIC	Bâle	Henri Trolliet
30 octobre	Juristensitzung Transportrecht	BAV	Ittigen	Erik Evtimov
7/8 novembre	Logistics Conference 2013	EU	Bruxelles	Erik Evtimov
14/15 novembre	Assemblée annuelle Coordination Council on Transsiberian Transportation	CCTT	Budapest	Jean-Luc Dufournaud Erik Evtimov
3 décembre	Wagon Users Study Group	UIC	Paris	Henri Trolliet Dominic Quiel
2/3 décembre	Group of Experts on Unified Railway Law	UNECE	Genève	Cesare Brand Erik Evtimov
5 décembre	RNE Business Conference	RNE	Vienne	Myriam Enzfelder
11 décembre	European Regional Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
12 décembre	General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
12 décembre	Assistants Meeting	CER	Paris	Cesare Brand

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