



TABLE DES MATIERES

Conférence du CIT sur les transports de marchandises soumises à des restrictions de droit public

Cette conférence s'adresse exclusivement aux membres du CIT, en particulier aux experts au sein des entreprises confrontés aux transports de marchandises soumises à des régimes particuliers d'autorisations. Elle a pour but d'apporter une contribution substantielle au développement des produits marchandises du CIT. Elle aura lieu le **24 mai 2018** au siège du CIT à Berne.

www.cit-rail.org



- 2 Commission de révision OTIF
Journées bernoises 2018 - Partie commune
- 4 Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite
- 5 Journées bernoises 2018 - Voyageurs
- 6 Groupe de travail CIV
- 7 Journées bernoises 2018 - Fret
- 8 Commission CIM
- 9 Groupe de travail Multimodalité
- 10 Champs d'applications des Règles uniformes CUI
- 11 Révision des Règles uniformes CUI
- 12 Journées bernoises 2018 - Infrastructure
- 13 Pro Domo
- 16 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,



Le présent numéro du CIT-Info est consacré principalement aux 9^{èmes} Journées bernoises organisées à Berne les 1^{er} et 2 mars.

Plus de 100 personnes provenant des chemins de fer, des milieux scientifiques et du barreau ont participé à cette conférence, dont le leitmotiv était l'impact de la numérisation sur le droit des transports. Une vue d'ensemble des derniers développements du droit de l'Union européenne et de la COTIF a pu être donnée aux participants.

L'impact de la numérisation sur le droit des transports, et en particulier sur les contrats et produits du CIT, ainsi que les nouveaux défis dans le domaine de la protection des données ont été abordés dans un autre bloc.

Vous trouverez ci-après des comptes rendus séparés sur les différents thèmes de la conférence : transport des voyageurs, transport des marchandises et parties communes.

Bonne lecture !

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



Commission de révision de l'OTIF

La Commission de révision de l'OTIF s'est réunie les 27 et 28 février à Berne ; elle a décidé de soumettre trois modifications de la Convention de base et de ses Appendices à la prochaine Assemblée générale.

La première modification concerne la Convention de base et doit réduire sensiblement le laps de temps entre l'adoption et l'entrée en vigueur des modifications. Les modifications des Appendices à la Convention décidées par l'Assemblée générale entreront en vigueur un certain temps après leur communication aux Etats membres si la moitié de ces Etats membres ne forment pas d'oppositions. Les modifications vaudront alors pour tous les Etats membres, à l'exception de ceux qui se seront opposés lors de l'Assemblée générale ou qui formeront opposition après coup.

La deuxième modification concerne le champ d'application de l'Appendice CUI, qui règle la relation contractuelle entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure. Les Etats membres ont adopté un champ d'application restreint, qui se rapportera aux sillons internationaux (sillons internationaux à proprement parler sur les corridors ou sillons nationaux successifs coordonnés par les gestionnaires de l'infrastructure). Vous trouverez de plus amples informations sur la question dans l'article à la page 11 du présent CIT-Info.

La troisième modification concerne le nouvel Appendice H. Ce dernier a pour but de fixer des principes généraux et des obligations en relation avec l'exploitation transfrontalière des trains dans les Etats qui appliquent pleinement les Règles uniformes APTU et ATMF.

Depuis leur élaboration, les Règles uniformes ATMF règlent la procédure pour l'admission des véhicules ferroviaire en trafic international, y compris les dispositions applicables à ces véhicules et les obligations en vue de leur utilisation correcte et de leur entretien. Les dispositions sont basées sur les règles applicables au système ferroviaire au sein de l'Union européenne et correspondent à ces règles. Afin de favoriser l'interopérabilité au-delà de l'UE, il s'agit de reprendre dans le nouvel Appendice H des prescriptions qui pourront s'appliquer en complément aux Règles uniformes ATMF. Alors que les Règles uniformes ATMF règlent l'admission et l'utilisation des véhicules en trafic international, le nouvel Appendice concernera l'exploitation des trains composés de véhicules soumis eux-mêmes aux Règles uniformes ATMF.

Ces trois modifications seront soumises à l'Assemblée générale de l'OTIF, qui se réunira les 25 et 26 septembre 2018.

La Commission de révision de l'OTIF a décidé en outre de créer un Groupe d'experts juridiques, qui sera chargé de suivre l'application de la COTIF et de ses Appendices et d'examiner des questions juridiques spécifiques comme par exemple la responsabilité du détenteur du wagon selon les Règles uniformes CUV, ainsi que des questions en relation avec la numérisation des documents de transport ou la standardisation contractuelle des contrats d'utilisation de l'infrastructure.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)
Original: DE

Journées bernoises : partie commune relative au droit international des transports

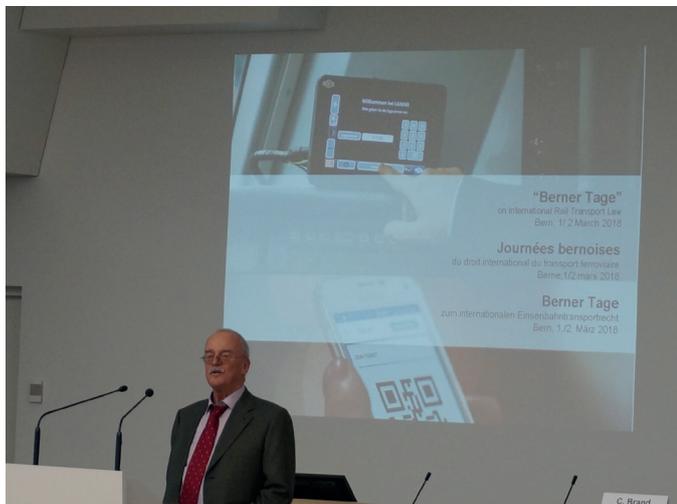
Les développements réglementaires et l'impact de la numérisation sur le droit des transports ont été au centre des discussions lors des 9^{èmes} Journées bernoises organisées à Berne les 1^{er} et 2 mars 2018. Plus de 100 personnes provenant des chemins de fer, des universités et du barreau ont participé à cette conférence.

Dans le cadre de la première partie de la conférence commune aux transports des marchandises et des voyageurs, Libor Lochman (Executive Director CER) a donné un aperçu des derniers développements de la législation au niveau européen. Il a notamment fait le point sur la mise en œuvre de la directive 2012/34 et du 4^{ème} paquet ferroviaire. Il a commenté également l'état des travaux de révision du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) ainsi que la proposition d'une nouvelle réglementation visant à attribuer de nouveaux pouvoirs à la Commission européenne en matière de collecte d'informations auprès des entreprises (SMIT).

Libor Lochman, Directeur exécutif CER



Nina Scherf (Senior Legal Adviser CIT) a présenté les règles en matière d'utilisation de l'infrastructure, un domaine juridique à l'interface entre le droit privé et le droit public avec de nombreuses questions en suspens ; à noter que les EF consacrent environ 30 % de leur chiffre d'affaires au règlement des redevances d'utilisation de l'infrastructure.



Rainer Freise, ancien président du CIT et consultant OTIF

Enfin, Rainer Freise (ancien Président du CIT et consultant auprès de l'OTIF) a renseigné sur les principales décisions de la Commission de révision de l'OTIF, qui a eu lieu durant la même semaine à Berne. Un article détaillé à la page 2 du présent CIT-Info est consacré à la Commission de révision de l'OTIF.

Les Présidents des Commissions CIV (Enrico Trapazzo, Trenitalia), Multimodalité (Maria Calimeri, ATTICA), CUI (Adriaan Hagdorn) et le Président du Groupe de travail CIM (Cristian Cuenca, DB), ont présenté dans le cadre d'une table ronde les principaux travaux du CIT planifiés pour l'année en cours.

Dans la seconde partie commune, la numérisation et son impact sur le droit des transports étaient au centre des travaux. Patrick Mantell (UIC) a donné un aperçu des travaux du secteur ferroviaire dans le domaine de la numérisation.

Andreas Furrer (Université de Lucerne) s'est penché en particulier sur les effets perturbateurs de la numérisation sur le droit des transports de marchandises.

Le réseau contractuel existant serait rompu et recomposé avec la participation de nouveaux acteurs avec de nouveaux modèles d'affaires. Il a souligné le bon travail préparatoire du CIT dans le domaine de la numérisation en trafic marchandises.

Erik Evtimov (Suppléant du Secrétaire général du CIT) et Isabelle Oberson (Senior Legal Adviser CIT) ont présenté les travaux du CIT dans le domaine de la numérisation et les développements correspondants dans les produits du CIT. Une présentation très intéressante de Kate Bryan (Eurostar) sur l'impact du nouveau règlement européen sur la protection des données sur les activités des entreprises ferroviaires a mis un terme à la manifestation.



Panel des internevents lors des Journées bernoises 2018

Les prochaines « Journées bernoises » auront lieu dans deux ans au début 2020 à Berne.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)
Original : DE



Les membres du CIT durant les Journées bernoises 2018



Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite

A l'échelle planétaire, on estimait en 2013 que 15% de la population mondiale souffrait d'un handicap. Avec l'accroissement de l'âge de la population, ce chiffre va aller en augmentant. La législation est en train de s'adapter à cette évolution, en prévoyant plus d'obligations à charge des entreprises, notamment ferroviaires.

Mot d'ordre : Accessibilité

Dans une société vieillissante¹, la question de l'accessibilité des lieux et de l'information ne cesse de gagner en importance. De nombreuses causes peuvent conduire à devenir une personne handicapée ou à mobilité réduite (PMR), à savoir l'âge, la maladie, un accident, une infirmité, etc. Les solutions permettant de rendre notre environnement accessible doivent dès lors être adaptées à chaque handicap.

Les droits des PMR et en particulier la question de l'accessibilité constitue donc un thème de société, dont les organisations et les associations internationales se sont d'ores et déjà saisies.

Stratégie au niveau international

En 2008 est ainsi entrée en vigueur la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées. Cette dernière compte à ce jour 175 Etats parties. L'Union européenne (UE) a pour sa part ratifié cette convention en décembre 2010 pour une entrée en vigueur en 2011.

L'UE a également développé une stratégie en faveur des personnes handicapées, afin de créer une Europe sans entrave. L'accessibilité est l'un des huit domaines d'action de cette stratégie.

Ces dernières années, l'UE a pour ce motif rédigé plusieurs nouvelles réglementations et procédé à la révision de plusieurs de ses textes en vue de favoriser l'accessibilité des services et des produits notamment. Le domaine du transport ferroviaire n'a pas fait exception à ce phénomène.

Réglementation européenne en matière d'accessibilité

On citera tout d'abord l'Accessibility Act. Il s'agit d'un projet de directive adopté par la Commission européenne en 2015. Le Parlement européen s'est prononcé à son sujet en première lecture en septembre 2017. Ce texte est actuellement traité par le Conseil.

Suite aux modifications apportées dans ce texte par le Parlement européen, cette réglementation devrait désormais s'appliquer à tous les modes de transport, en ce qui concerne l'accessibilité des terminaux de vente, mais également des services électroniques (sites web, applications, etc.), du matériel roulant, de l'infrastructure et de l'environnement bâti.

Elle prévoit une période transitoire de près de onze ans pour s'y conformer et s'appliquera de façon subsidiaire par rapport aux autres réglementations déjà en place (en matière ferroviaire, la Directive 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, le Règlement n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), la PRM TSI et la TAP TSI). Ce caractère subsidiaire ne doit toutefois pas conduire à minimiser l'importance de cette directive, en particulier en matière d'accessibilité dans le monde digital (c.-à-d. des sites web, des applications et des services mobiles notamment), où la réglementation ferroviaire n'est pas aussi développée.

Le PRR, quant à lui, va subir une refonte globale, comme cela a été relaté dans les précédentes éditions du CIT-Info². L'un des objectifs de la Commission européenne est de renforcer les droits des PMR, notamment en matière d'accessibilité aux services ferroviaires mais aussi à l'information.

Lorsque l'on parle de PMR au sein de l'Union européenne, un autre texte d'importance est la PRM TSI. Il s'agit d'une réglementation technique décrivant les normes et les dimensions que doivent respecter les équipements du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire pour être considérés comme accessibles. L'Agence européenne pour les chemins de fer (EUAR) a publié des recommandations quant à la révision de ce texte. Ces recommandations concernent l'inventaire des actifs que doivent établir les Etats membres, concernant l'accessibilité des véhicules et de l'infrastructure et les informations qu'elles doivent collecter à ce sujet. Un plus grand projet de révision de la PRM TSI devrait être rendu public en automne 2018.

Perspectives

L'accessibilité est un thème d'actualité qui continuera à gagner en importance ces prochaines années avec le vieillissement de la population.

Les acteurs du milieu ferroviaire, soit en particulier les entreprises ferroviaires, mais aussi les gestionnaires d'infrastructure et les gestionnaires de gare, seront ainsi de plus en plus confrontés à cette problématique, au moment de développer leurs offres et leurs services.

(1) <https://www.un.org/press/fr/2013/DH5151.doc.htm>

(2) https://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_2017/CIT-Info_2017_3/CIT%20info_3_2017_FR.pdf

Ceux-ci en sont bien conscients et ont d'ores et déjà mis en place des solutions pour garantir le droit au transport de tout voyageur.

Le CIT compte donc continuer à suivre de près l'évolution de la législation en la matière, afin de pouvoir conseiller et informer au mieux ses membres.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)

Original : FR

Liens utiles :

- [Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées](#)
- [Stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées](#)
- [Accessibility Act](#)
- [Amendements du Parlement européen concernant l'Accessibility Act](#)
- [Directive 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne](#)
- [PRR](#)
- [PRM TSI](#)
- [TAP TSI](#)

Journées Bernoises 2018 : Session en trafic voyageurs

La digitalisation représente l'avenir et ce courant n'a pas manqué d'impacter le droit du trafic voyageurs et les Journées Bernoises 2018.

Beaucoup de nouveaux défis à relever

L'Union Européenne a suivi cette tendance en légiférant à cet égard dans différents domaines du droit des voyageurs.

Ces nouvelles réglementations mais aussi d'autres questions d'actualité ont fait partie des thèmes traités en trafic voyageurs lors des Journées Bernoises 2018.

Après-midi consacré au trafic voyageurs

Lors de la première journée des Journées Bernoises 2018, les participants ont été répartis en deux groupes : trafic voyageurs et trafic marchandises. Cela a été l'occasion en trafic voyageurs de reprendre plusieurs des thèmes qui sont actuellement discutés au sein du groupe de travail CIV et de la Commission CIV.

Isabelle Saintilan (SNCF, Vice-Présidente de la Commission CIV) a ainsi lancé la discussion en parlant de la révision du PRR et des enjeux qui pourraient en découler pour les entreprises ferroviaires. Elle a en particulier fait part des derniers développements, soit la publication du projet de rapport du Rapporteur de la Commission « Transports et Tourisme » du Parlement européen, publié le 28 février 2018.

Sabine Wolf (ÖBB) a ensuite présenté le fameux cas ÖBB/Sachs qui a conduit cette dernière société devant les tribunaux américains. Après avoir expliqué les faits ayant mené à ce litige, Madame Wolf a exposé les arguments juridiques sur lesquels s'est fondée la Cour suprême des Etats-Unis pour conclure qu'elle n'était pas compétente pour instruire cette affaire.

Les participants ont après cela pu bénéficier de l'expertise de Stéphanie Golinvaux (Etude HFW, Bruxelles) en matière de droit de la concurrence. Celle-ci a débuté sa présentation en détaillant les principes qui sous-tendent cette branche du droit. Elle a ensuite mis en lumière les éléments auxquels les entreprises ferroviaires doivent être attentives si elles concluent des accords de coopération.

La journée s'est terminée par une présentation de Jan Svensson (CIT) sur les derniers développements en matière d'e-ticketing. Il a ainsi traité des problèmes juridiques que cette forme de billet peut poser, telle que la question de son contenu et de la protection des données. Il a terminé sa présentation en exposant les solutions qui s'offraient aux entreprises ferroviaires.

Les participants sont repartis très satisfaits de ces Journées, obtenant ainsi un nouvel éclairage sur des thèmes clés du trafic voyageurs.



Des thèmes d'avenir au cœur des discussions en trafic voyageurs

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)

Original : FR

Liens utiles :

- [Projet de refonte du PRR](#)
- [TAP TSI](#)
- [GDPR](#)

Groupe de travail CIV : traitement des réclamations et ticketing

Le Groupe de travail CIV, réuni en février et avril 2018, a élaboré des solutions pragmatiques afin d'améliorer le traitement des réclamations des voyageurs internationaux. Il a également donné son feu vert à la nouvelle structure du Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT).

Réclamations des voyageurs internationaux

L'Accord du CIT concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) détermine les procédures à suivre lorsqu'un voyageur international dépose une réclamation auprès de l'un des transporteurs impliqués dans son voyage.

Le Groupe de travail CIV s'est penché sur la question de la conservation et du transfert des titres de transport originaux inclus dans une réclamation, ainsi que sur l'utilisation des certificats médicaux pour justifier la non utilisation d'un titre de transport échu. Il a également traité de la question du consentement des voyageurs pour transférer leurs données à d'autres entreprises dans le cadre de l'AIV. En outre, il s'est mis d'accord sur une série de principes relatifs au traitement des réservations achetées en sus des rail pass.

Le Groupe UIC RCF1 a, par ailleurs, fourni au CIT plusieurs recommandations quant aux aspects comptables des débits effectués en cas de remboursement. Les adaptations souhaitées dans l'AIV seront soumises à l'approbation de la Commission CIV en juin 2018.

Nouveaux lay-outs et codes-barres

Le Guide du CIT pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) sera révisé ces prochains mois afin de l'aligner sur les travaux en cours à l'UIC en matière de ticketing. La refonte des fiches UIC 918-2 et 918-3 arrive à son terme ; celles-ci devraient être annulées et remplacées fin 2018 par les nouvelles fiches 918-8 (lay-out des titres de transport) et 918-9 (codes-barres).

Le but du CIT est de présenter de façon la plus transparente possible tous les éléments qui doivent être pris en compte lors de l'émission de titres de transport internationaux, que ceux-ci soient émis sur papier ou sous forme électronique. Il s'agit donc d'adapter les chapitres actuels 6 à 10 du MIRT aux besoins des entreprises qui utilisent pour le trafic international les billets papier, les billets à imprimer à la maison, les billets sur smartphone, ou les billets totalement dématérialisés.

Les nouveaux chapitres du MIRT seront également soumis aux experts techniques de l'UIC, avant l'approbation de la Commission CIV en juin 2018.

Modèle de contrat pour le transfert de données personnelles

Le nouveau Règlement UE 2016/679 sur la protection des données exige des entreprises ferroviaires qu'elles passent des contrats explicites avec leurs partenaires qui ont à traiter des données personnelles des voyageurs (par exemple, les autres entreprises ferroviaires, les distributeurs, les fournisseurs de services informatiques, etc.).

Le Groupe de travail CIV a discuté du modèle d'accord proposé par le CIT – avec le soutien du Groupe d'experts en matière de protection des données – pour régler les relations contractuelles entre le « responsable des données » (c.-à-d. le transporteur membre du CIT) et un « sous-traitant » (c.-à-d. toute entreprise gérant les données personnelles collectées par le membre du CIT). Ce modèle d'accord traite des obligations des deux parties en matière notamment de confidentialité et de qualité, de responsabilité et de propriété intellectuelle. Il sera soumis à la Commission CIV en juin 2018.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)

Original : FR



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



Journées bernoises 2018 : Partie trafic marchandises

Les 9^{èmes} Journées bernoises (1^{er} et 2 mars 2018) étaient consacrées principalement à l'impact de la numérisation sur le droit ferroviaire. Le sujet a aussi été approfondi dans le cadre de la partie réservée aux transports de marchandises, en mettant un accent particulier sur l'interface avec la pratique.

Madame Maria Sack, avocate et responsable du team organisations internationales et politique des transports (DB AG) et Vice-Présidente du CIT, a abordé l'harmonisation toujours plus nécessaire du droit des transports ferroviaires au niveau global. Elle s'est concentrée notamment sur les travaux relatifs à l'URL (Uniform Railway Law) de la Commission Economique pour l'Europe (UNECE). Le CIT apporte son soutien à l'appel lancé visant à planifier des pilotes pour tester le droit uniforme sur les corridors eurasiatiques, le but consistant à réaliser un contrat et un document de transport pour l'ensemble du parcours.

Monsieur Cristian Cuenca, avocat (DB AG) et Président du Groupe de travail CIM, a mis en lumière les modèles d'exécution des transports de marchandises avec un contrat-cadre standardisé pour l'achat/vente de prestations ferroviaires. Il a mis en évidence en particulier les droits et obligations du transporteur (contractuel et subséquent) dans le cadre de l'achat de prestations et les droits et obligations du transporteur substitué dans le cadre de la vente de prestations.



Maria Sack lors de son intervention sur les travaux relatifs à l'URL (Uniform Railway Law) de la Commission Economique pour l'Europe (UNECE)

Madame Isabelle Bon-Garcin, de l'Université de Lyon 2, a présenté les multiples facettes du transport multimodal, en mettant l'accent sur le transport combiné rail – route. Elle a mentionné également le Guide comparatif des régimes de responsabilité CMR-COTIF/CIM-SMGS publié en 2017 par le CIT et l'IRU et qui sert de base à la collaboration entre les deux organisations. En outre, les travaux de révision de la directive 92/106 sur le transport combiné et sa cohésion dans le droit de l'UE ont été examinés.

Enfin, Monsieur Daniel Lützel Schwab, responsable du service Recht & Compliance au sein de de CFF Cargo, a présenté les nouvelles dispositions en matière de responsabilité dans le domaine du droit des wagons du point de vue de l'entreprise ferroviaire. Il a abordé d'abord les développements récents au niveau sectoriel dans le cadre du CUU¹. Dans ce contexte, il a également renseigné sur la proposition de la Suisse concernant l'article 7 CUV à la Commission de révision de l'OTIF. Les participants se sont montrés très intéressés par ses explications sur les travaux menés en Suisse en relation avec la réalisation d'une responsabilité causale liée à l'obligation de surveillance du détenteur du wagon pour les dommages causés par le wagon à la marchandise.

Les interventions de l'auditoire laissent penser que d'autres discussions sont à attendre également au niveau international, notamment au sein du nouveau Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original : DE

(1) Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)

La Commission CIM prend des décisions novatrices

L'organe suprême du CIT dans le domaine marchandises oriente les travaux du Secrétariat général relatifs aux transports internationaux de marchandises en fonction de deux mégatendances : la numérisation et la multimodalité. La première mégatendance est à l'origine des réédition de toute la palette des documents de transport du CIT et de leur reconnaissance sur le plan du droit public ; la deuxième mégatendance élargit le champ d'application des produits du CIT aux interfaces avec les autres modes de transport pour répondre aux exigences des nouvelles chaînes logistiques globales. Les deux sujets sont des phénomènes du 21^{ème} siècle et constituent en même temps un défi et une mission pour le CIT.

Numérisation des produits marchandises du CIT

L'ensemble des produits du CIT seront réédités par étapes sous forme numérique afin d'améliorer leur convivialité, de moderniser leur présentation et de mettre pleinement à profit les avantages de l'informatique et d'Internet. Le nouveau système prévoit que les versions en vigueur des produits peuvent être téléchargées sur le site Internet du CIT sous la rubrique « Versions en vigueur ». Seule cette version des produits du CIT munie de la signature électronique fait foi.

Les quatre guides de base GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV et GTW-CIT pour la lettre de voiture électronique CIM et la lettre wagon électronique CUV ont d'abord été réédités sous la nouvelle forme numérique le 1^{er} janvier 2017. La réédition numérique des autres produits marchandises du CIT interviendra le 1^{er} janvier 2019.

Multimodalité

Le Président de la Commission CIM, Monsieur Jean-Luc Dufournaud (SNCF Mobilités), a souligné lors de l'ouverture de la réunion l'importance de la multimodalité en tant que deuxième mégatendance, en particulier en raison du fait que la Commission européenne a déclaré 2018 comme année de la multimodalité. En raison de l'importance du sujet au regard de l'avenir, la Commission CIM a décidé de poursuivre les travaux ci-après dans ce domaine.

Les travaux du CIT visant le développement des CG trafic fer – mer et le contrat-type fer – mer seront poursuivis avec Stena Line Freight dans le cadre d'un pilote virtuel, afin de tester ces dispositions dans la pratique.

Le SG CIT développe en étroite collaboration avec l'IRU une check-list pour un contrat-cadre relatif au transport international combiné rail – route, afin de créer des passerelles juridiques entre les deux régimes juridiques pour la pratique. Le Groupe de travail CIM devrait pouvoir finaliser cette check-list lors de sa réunion en juin 2018.

En outre, des travaux seront entamés en 2018 afin d'élaborer un guide pratique comparant le droit du transport ferroviaire (COTIF/CIM/CUV) et le droit de la navigation intérieure (CMNI/CLNI I et II et Convention d'Athènes). Ils compléteront ainsi le Guide CMR-COTIF/CIM-SMGS qui a été bien accueilli.

Rapport du CIT relatif à la reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques

La question de la reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques était également inscrite à l'ordre du jour de la réunion. En relation avec la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM et la numérisation croissante dans le secteur ferroviaire, le SG CIT a élaboré une analyse juridique de la question de la reconnaissance de la lettre de voiture électronique comme preuve du contrat de transport devant les tribunaux nationaux, les autres autorités nationales et les autorités compétentes. Après son approbation par le Comité du CIT, le rapport a été transmis à la Commission européenne (DG MOVE) pour le projet DTLF et à l'OTIF. Le rapport a été présenté en outre en détail lors de la réunion de la Commission de révision de l'OTIF à la fin février 2018.

Dans le contexte de la mégatendance de la numérisation, la Commission européenne a lancé entre-temps le projet DTLF (Digital Transport and Logistic Forum). Le SG CIT suit de près ces travaux de concert avec la CER et renseigne régulièrement les organes concernés, à l'intention des membres du CIT.



La réédition des produits du CIT et leur reconnaissance sur le plan du droit public ainsi que l'élargissement du champ d'application des produits du CIT aux interfaces avec les autres modes de transport sont les priorités 2018 du Groupe de travail CIM

Procès-verbal de constatation électronique (CIT20)

Les travaux de réalisation du procès-verbal de constatation électronique progressent selon le programme. Les questions en suspens en vue de la finalisation des travaux relatifs aux spécifications fonctionnelles et juridiques (annexe 20 GTM-CIT) et la mise en œuvre sur le plan technique au sein de RailData seront examinées lors de la prochaine réunion du GT CIM les 27 et 28 juin 2018.

En prévision de la finalisation des travaux, les questions en suspens ci-après doivent encore être examinées : réalisation par étapes de la variante ECN dans les relations transporteur – transporteur et transporteur – client (de manière centralisée via ORFEUS ou décentralisée via les transporteurs). Par ailleurs, les questions de la signature électronique et des droits d'accès aux données doivent également être examinées.

Conférence marchandises du CIT

Depuis un certain temps, le Groupe de travail CIM se penche sur la question de l'identification des envois de déchets sur la lettre de voiture.

Lors de la dernière réunion du GT CIM en novembre 2017, il est ressorti clairement que la question du transport des déchets et d'autres marchandises devant également être identifiées d'une manière particulière doit être approfondie au sein des entreprises. Le SG CIT a été chargé d'organiser une rencontre d'experts sur la question du « Transport des déchets », au cours de laquelle, outre la question de l'identification, d'autres questions comme par exemple l'utilisation de procédures documentaires électroniques pourraient être examinées. Le sujet pourrait aussi être étendu au transport d'autres marchandises qui doivent être identifiées d'une manière particulière en vertu de prescriptions de droit public.

La **Conférence du CIT** sur le transport de marchandises soumises à des restrictions de droit public aura lieu le **24 mai 2018** au siège du CIT à Berne. Les experts des entreprises membres du CIT sont cordialement invités à participer à cette conférence.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE

11^{ème} réunion du Groupe de travail Multimodalité

L'année 2018 sera multimodale ! La Commission européenne a déclaré cette année année de la multimodalité. Il est donc logique que le CIT intensifie ses travaux dans ce domaine.

Défis dans le transport multimodal fer - mer

Le CIT a déjà développé quelques produits dans le domaine multimodal pour l'interface entre le droit du transport maritime et le droit du transport ferroviaire, comme les CG et le contrat-type trafic fer – mer. Ces bases contractuelles étant maintenant élaborées, le Groupe de travail s'attache davantage à une utilisation de ces produits la plus large possible. L'application des produits permet de simplifier le transport multimodal à l'interface avec le transport maritime pour les membres du CIT.

C'est pourquoi un petit groupe de travail ad-hoc a été créé ; il est chargé de décrire un pilote en trafic fer – mer, sur lequel les CG et le contrat-type trafic fer – mer seront testés.

Le SG CIT ayant pris contact à la fin 2017 avec la compagnie maritime Stena Line Freight afin de discuter de l'utilisation des CG et du contrat-type trafic fer – mer sur des relations-pilotes, le représentant de Stena Line Freight, Bernd Russ, Rail Manager Central Europe, a présenté un nouveau projet de la compagnie maritime au Groupe de travail Multimodalité ; ce projet sera réalisé sur la relation Trelleborg en Suède – Port maritime de Rostock – Halle /Schkopau (en Allemagne) en coopération avec une entreprise ferroviaire.

Les membres du GT Multimodalité ont approuvé pour l'instant l'organisation d'un pilote virtuel afin de visualiser les interfaces fer – mer et de les décrire d'un point de vue juridique.

Défis dans le transport multimodal fer - route

Le CIT et l'IRU¹ ont travaillé intensivement avec le concours de différents organes du CIT à la finalisation d'un Guide détaillé sur le droit du transport ferroviaire et le droit du transport routier. Ce Guide IRU/CIT a été publié sous forme de brochure au printemps de l'année dernière. La représentante de l'IRU, Aleksandra Zaronina, a présenté en réunion un exposé très intéressant sur les objectifs et les activités de l'IRU et réaffirmé la coopération avec le CIT dans le domaine du transport multimodal rail - route et l'objectif commun d'établir rapidement une check-list pour un contrat-cadre rail - route. Une réunion technique aura lieu à la mi-mai 2018, au cours de laquelle la check-list sera enrichie d'études de cas pratiques.

(1) Union internationale des transports routiers

Interaction entre le droit ferroviaire et la navigation intérieure

En sa qualité d'expert juridique, Thomas Burckhardt a renseigné en réunion sur le contenu et les principales possibilités de développement du droit de la navigation intérieure et sur ses interactions avec les autres droits des transports. Sur la base des enseignements retirés par le GT Multimodalité de l'exposé de Monsieur Burckhardt, le SG CIT entamera en 2018 l'élaboration d'un guide comparatif des droits ferroviaire et de la navigation intérieure.

Actions du CIT et projets multimodaux de l'UE

L'année 2018 de la multimodalité se terminera en 2019 avec l'organisation de workshops multimodaux et d'un séminaire.

Le CIT coopérera dans ce domaine avec les organisations représentant d'autres modes de transport, s'intéressera aux projets de l'UE et prendra les mesures de suivi appropriées.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original: DE



Nina Scherf, Senior Legal Advisor, speaker aux Journées bernoises 2018



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Règles uniformes CUI : champ d'application

Le Royaume-Uni a émis une nouvelle réserve à l'encontre de l'application des Règles uniformes CUI. Celle-ci entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

A l'heure actuelle, les Règles uniformes CUI sont applicables dans tous les Etats membres de l'UE ainsi que dans tous les pays membres de l'OTIF qui appliquent la COTIF dans son ensemble (en vert sur la carte).

Ce revirement de situation semble lié aux discussions sur le Brexit et à des difficultés d'application de certains articles en matière de responsabilité par rapport aux conditions applicables actuellement au Royaume-Uni.

Le Royaume-Uni a décidé récemment d'émettre de nouvelles réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI, après qu'il ait retiré ses réserves en juillet 2017.

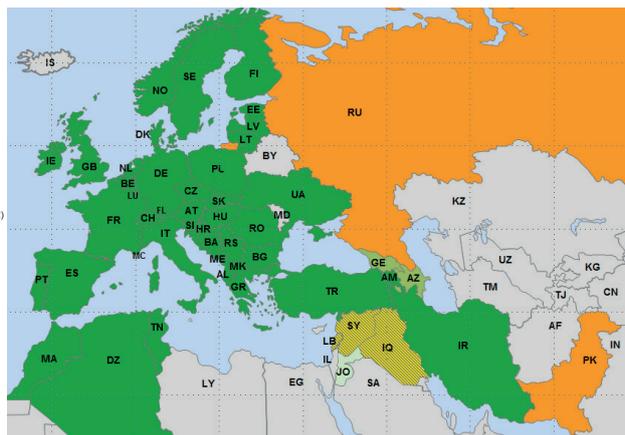
[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original : FR



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

Etat au 25 juillet 2017
Stand 25. Juli 2017
Situation 25 July 2017

- Tous les appendices de la COTIF (42)
Alle Anhänge des COTIF (42)
All COTIF appendices (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (3)
Ruhender Mitgliedschaft (3)
Membership suspended (3)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Révision des Règles uniformes CUI

La question de l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire a été examinée en février 2018 non seulement lors des Journées bernoises du CIT (voir l'article à la page 2) mais l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux (OTIF) s'est aussi penchée sur cette question au sein de sa Commission de révision, dans le cadre de révision des Règles uniformes CUI.

Contexte de la révision

Le Secrétaire général de l'OTIF a mis en place un groupe de travail de 2014 à 2016 pour préparer la révision des Règles uniformes CUI. Le contexte des travaux était le suivant : le champ d'application des RU CUI est interprété différemment, d'une part, comme l'indique le titre des RU CUI (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire), plutôt étroitement (uniquement aux contrats couvrant l'utilisation internationale de l'infrastructure), et d'autre part plus largement selon le libellé actuel de l'article 1 § 1 (Champ d'application) - à tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire aux fins d'un transport international au sens des Règles uniformes CIV¹ et CIM² et par conséquent aussi aux transports CIV ou CIM effectués au moyen de trains nationaux et sur la base de contrats d'utilisation de l'infrastructure purement nationaux.

Au terme de ses réunions, le Groupe de travail du Secrétaire général de l'OTIF s'était prononcé plutôt pour une interprétation étroite du champ d'application des RU CUI. Les projets de textes prévoyaient toujours de lier le champ d'application des RU CUI (art. 1 § 1) aux Règles uniformes CIV et CIM et d'y ajouter une définition du « trafic international ferroviaire » pour désigner un trafic qui nécessite 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.

Etat actuel de la révision des RU CUI – Réunion de la Commission de révision de l'OTIF de la fin février 2018

La Commission de révision de l'OTIF est compétente selon le cas pour adopter elle-même des modifications aux RU CUI ; dans certains cas, elle doit les soumettre pour approbation aux Etats membres dans le cadre de l'Assemblée générale.

Qui se prononce sur les modifications des RU CUI ? L'UE ou ses Etats membres ?

Dans la perspective des décisions de la Commission de révision, se posait la question « politique » intéressante de savoir dans quelle mesure l'UE, membre de l'OTIF depuis 2011, peut exercer le droit de vote pour ses Etats membres s'agissant des modifications des RU CUI. Dans le projet de décision sur la position officielle de l'Union lors de la réunion de la Commission de révision, il a été précisé qu'il existe une compétence partagée entre l'UE et ses Etats membres en ce qui concerne les RU CUI, mais que l'exercice du droit de vote lors de la réunion de la Commission de révision est réservé aux Etats membres (voir aussi dans ce contexte l'arrêt de la CJUE dans l'article à la page 12).

Quelles décisions ont été prises ?

Au cours de sa réunion, la Commission de révision a confirmé dans une large mesure les projets de textes élaborés par le Groupe de travail de l'OTIF chargé de préparer la révision des RU CUI et ajouté de manière alternative dans la définition du « trafic ferroviaire international » les organismes chargés de l'attribution des sillons aux gestionnaires d'infrastructure pour la coordination des sillons nationaux. De plus, le libellé du champ d'application a été corrigé au niveau rédactionnel.

En plus des discussions sur la révision des RU CUI, la Commission de révision a soulevé la question de savoir pour quelle raison les RU CUI sont liées aux Règles uniformes CIM et CIV mais pas les Règles uniformes CUV (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire). Cette question n'a pas pu être éclaircie durant la réunion de la Commission de révision. Elle nécessite un examen approfondi, qui interviendra probablement au sein d'un nouveau Groupe d'experts juridiques de l'OTIF.

Procédure ultérieure

Les propositions de textes seront soumises pour approbation à l'Assemblée générale de l'OTIF en septembre 2018. La révision des RU CUI sera examinée lors de la prochaine réunion de la Commission CUI du CIT le 15 mai 2018.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original : DE

(1) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – Appendice A à la COTIF)

(2) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la COTIF)

Liens utiles :

- [Informations relatives au Groupe de travail « RU CUI » du Secrétaire général de l'OTIF](#)
- [Informations relatives à la Commission de révision de l'OTIF](#)

Journées bernoises : droit de l'utilisation de l'infrastructure

Que signifie la question de l'utilisation de l'infrastructure pour les entreprises ferroviaires (EF) sous l'angle du droit international des transports ? Comment se présente la relation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'EF ? Quelles sont les bases juridiques applicables et quels documents le CIT a-t-il élaboré dans ce domaine ? Les réponses à ces questions ont fait l'objet de discussions à la suite du deuxième exposé lors des Journées bernoises.

Cadre juridique de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

En guise d'introduction, l'oratrice du CIT, Nina Scherf, a donné un aperçu de la relation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Au niveau de l'UE, il convient en premier lieu de citer la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen et le règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Au niveau international, les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) ont été largement commentées et la question actuelle de la révision des RU CUI a également été abordée (voir à ce sujet également l'article à la page 11).

L'oratrice a également souligné que le cadre juridique régissant la relation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'EF comprend, outre les RU CUI, également d'autres dispositions contraignantes du secteur ferroviaire, comme par exemple les documents de référence des réseaux (Network Statements) les documents d'information des corridors (DIC), etc., ce qui peut le rendre très complexe.



Droit de l'utilisation de l'infrastructure - Les réponses à ces questions ont fait l'objet de discussions à la suite du deuxième exposé

Documents du CIT dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure

L'oratrice a renseigné ensuite brièvement sur un document négocié entre le CIT et les représentants des gestionnaires de l'infrastructure (RailNetEurope – RNE), les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I). Ces conditions normalisées revêtent une importance particulière car elles définissent les principales conditions générales d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un gestionnaire d'infrastructure par une EF ; elles ont été négociées avec RNE de manière équilibrée et non discriminatoire.

Deux cas intéressants pour terminer

Pour terminer, deux cas intéressants concernant l'utilisation de l'infrastructure ont été présentés. Le premier cas concernait un arrêt de la CJUE de novembre 2017 (C-489/15), dans lequel une entreprise ferroviaire privée demandait au gestionnaire de l'infrastructure de rembourser partiellement des redevances payées durant plusieurs années pour des sillons modifiés ou annulés (pour plus de détails, voir le [CIT-Info 4/2017](#)).

Le deuxième cas a surtout rencontré un vif intérêt, à savoir le recours en annulation de la République fédérale d'Allemagne contre le Conseil de l'Union européenne, qui a été jugé en décembre 2017 par la CJUE (C-600/14). Le différend entre les deux parties est né de la question de la compétence externe de l'Union européenne dans le domaine des transports. Le différend a pour contexte la Commission de révision de l'OTIF en 2014, à laquelle participaient les représentants de la Commission européenne et les ministres des États membres de l'UE. En prévision de la réunion de la Commission de révision de l'OTIF, le Conseil de l'UE avait retenu une position commune concernant notamment la modification des RU CUI. La République fédérale d'Allemagne a voté contre la proposition, au motif qu'elle considère que l'Union n'a pas compétence en ce qui concerne les RU CUI et qu'il n'était donc pas nécessaire de coordonner une position de l'Union. La CJUE a rejeté le recours en se fondant sur l'article 216, alinéa 1, du Traité sur le fonctionnement de l'UE, selon lequel il suffit que l'exercice de la compétence externe dans le cadre des politiques de l'Union soit nécessaire pour atteindre l'un des objectifs énoncés dans les traités de l'UE.

Le Secrétariat général du CIT espère avoir suscité un intérêt pour ce sujet parmi les participants aux Journées bernoises 2018 et contribué à mieux faire connaître la relation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'EF.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE

Liens utiles :

- [Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire \(E-GTC-I\)](#)
- [Arrêt de la CJUE du 5 décembre 2017 \(C-600/14\)](#)
- [Traité sur le fonctionnement de l'UE](#)



Introduction du fond de garantie CIT 2012 au sein des entreprises ferroviaires privées assurant le transport de voyageurs en Allemagne

Le 15 décembre 2017, M. Cesare Brand, Secrétaire général du CIT, et M. Bernd Rössner, directeur du TBNE (*Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen* en Allemagne) ont signé un accord de licence en vue de l'utilisation du fond de garantie CIT 2012 par les membres du TBNE.

Cet accord permet aux entreprises ferroviaires privées allemandes assurant des services de transport de voyageurs, en leur qualité de membres du TBNE, de pouvoir utiliser le nouveau fond de garantie CIT 2012 pour la production du papier sécurisé pour les titres de transport. Le nouveau fond de garantie offre un niveau de sécurité élevé par rapport à l'ancien fond de garantie CIT 1996/2006, de manière à éviter toute fraude et à protéger les recettes des entreprises ferroviaires concernées.

Le CIT se réjouit de soutenir le TBNE dans l'introduction du nouveau fond de garantie en Allemagne et a déjà fourni des données relatives à l'impression à deux membres du TBNE.



Cesare Brand, Secrétaire général du CIT et Bernd Rössner, directeur du TBNE lors de la signature de l'accord de la licence

[jan.svensson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svensson(at)cit-rail.org)

Original: EN

Séminaire du CIT auprès de CFL multimodal à Luxemburg/Dudelange

Le CIT a organisé le 14 mars 2018 auprès de CFL multimodal un séminaire de formation continue sur le droit international du transport des marchandises, le droit du wagon et la multimodalité.

Le premier sujet traité durant ce séminaire concernait une introduction au CIT et à ses activités. Le plat de résistance, à savoir le droit international du transport des marchandises, avec les Règles uniformes CIM et les documents marchandises du CIT, a ensuite été abordé.

L'utilisation de la lettre de voiture CIM a été approfondie grâce aux discussions variées et aux questions intéressantes des participants, de même que les différents modèles d'exécution des transports. Grâce à la participation des collaborateurs des domaines de la production, du marketing et du service juridique de CFL multimodal, des échanges intéressants ont pu avoir lieu et des solutions aux problèmes opérationnels ont pu être proposées.

Dans l'ensemble, le séminaire a été un succès complet pour toutes les parties concernées.

Formation continue et transfert de connaissances, une mission importante du CIT

Le transfert des connaissances relatives au droit international des transports et aux documents du CIT prend de plus en plus d'importance dans les temps modernes en raison des changements d'activités et des départs à la retraite de nombreux experts dans les entreprises. C'est pourquoi le Secrétariat Général du CIT s'investit pour offrir à ses membres une formation «sur mesure» dans le domaine du transport des marchandises, afin de contribuer au développement et au maintien des connaissances au sein des entreprises ferroviaires.

Le Secrétariat général encourage tous les membres du CIT à prendre contact avec lui pour organiser des séminaires dont le contenu peut être contenu. Les entreprises sont libres en effet de définir leurs besoins en matière de formation.

N'hésitez pas à nous contacter à l'adresse suivante : [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org). Nous nous réjouissons d'ores et déjà de votre demande.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE

Dictionnaire terminologique CITerm

La qualité élevée des textes du CIT est un souci permanent au sein du Secrétariat général du CIT. Dans le but d'assurer cette qualité à long terme, le SG CIT a élaboré le dictionnaire terminologique – **CITerm**.

CITerm contient les termes spécifiques du droit du transport dans les langues anglaise, française et allemande, ainsi que les abréviations en usage au sein du CIT. La version russe sera disponible dès cet été.

Ce dictionnaire a pour but d'améliorer l'uniformité de la terminologie en usage au sein du CIT et de soigner son image de marque grâce à la qualité élevée sa communication écrite.

Les membres du CIT pourront en profiter aux fins de :

- Elaborer leurs conditions générales;
- Rédiger leurs contrats et autres guides dans le domaine du droit du transport dans les relations avec leurs clients et avec les autres entreprises ferroviaires ;
- Traduire les produits du CIT dans leur langue nationale.

Les membres du CIT ont un droit d'accès en lecture. En cliquant sur le lien « CITerm » sur la page d'accueil du site internet du CIT, ceux-ci peuvent accéder au dictionnaire après avoir saisi le nom d'utilisateur et le mot de passe.

Les codes d'accès sont disponibles auprès du SG CIT, laurence.nicolet@cit-rail.org.

N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des questions ou suggestions.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original : FR



Nouveaux droits d'accès au site internet du CIT

La sécurité et la protection des données est un souci permanent au sein du SG CIT. Dans le but d'assurer cette qualité à long terme, le SG CIT a développé un nouveau système de connexion à son site internet.

Dorénavant, chaque login sera personnalisé et non transmissible. Certaines limitations ont ainsi été mises en vigueur afin de sécuriser les produits et les services du CIT.

Les logins actuels sont valides **jusqu'au 31 mai 2018**, ils seront ensuite automatiquement désactivés et une demande de droit d'accès devra alors être effectuée selon la procédure suivante :

- En cliquant sur le lien « Demander les droit d'accès » sur la page d'accueil du site Internet du CIT, on accèdera au formulaire d'enregistrement. Aucune demande par e-mail ou téléphone n'est possible sans inscription préalable.

Les droits d'accès sont délivrés selon les groupes de travail et les besoins des utilisateurs.

Le Secrétariat général du CIT est à votre disposition pour tout complément d'informations à l'adresse suivante : laurence.nicolet@cit-rail.org.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original : FR

Le CIT souhaite la bienvenue à ses nouveaux membres !

Pays	Entreprises	Statut de membres	Logo
Roumanie	Rofersped S. A.	Membre titulaire depuis le 1er janvier 2018	
Roumanie	Constantin Grup	Membre titulaire depuis le 1er janvier 2018	
France	Thello	Membre titulaire depuis le 1er avril 2018	
Autriche	LTE Austria GmbH	Membre titulaire depuis le 1er mai 2018	

[dariia.scarlino\(at\)cit-rail.org](mailto:dariia.scarlino(at)cit-rail.org)

Original : DE

Du changement au secrétariat du CIT

Suite au départ de Mme Katja Siegenthaler, le Secrétariat Général du CIT a engagé Mme Chantal Schweizer comme assistante administrative. Elle est entrée en fonction au 1^{er} avril 2018 et s'occupe principalement de la comptabilité et de la gestion du personnel et assiste le service marchandises dans ses travaux.

Nous souhaitons la bienvenue à notre nouvelle collaboratrice au sein du CIT et nous réjouissons de cette collaboration.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)

Original : FR



Chantal Schweizer, nouvelle secrétaire



CALENDRIER-CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
15 mai	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
16/17 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Prague	Erik Evtimov
24 mai	Conférence sur les transports de marchandises soumises à des restrictions de droit public	Berne	Erik Evtimov / Nina Scherf
21 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
27/28 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
4/5 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov
5/6 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
19 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Paris	Jan Svensson
27 septembre	Comité 2/2018	Paris	Cesare Brand
Octobre			
(à confirmer)	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
16 octobre	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
7 novembre	Groupe d'experts scellés	Vienne	Fabienne Vaisson
13/14 novembre	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
15 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
16 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
28/29 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
3 mai	Freight Forum	UIC	Vienne	Erik Evtimov
17 mai	HLFM	CER	Vienne	Cesare Brand
22 mai	IRU Sitzung CT	IRU	Genève	Erik Evtimov / Nina Scherf
23 mai	TAP TAF Meeting CCM	ERA	Lille	Jan Svensson
29-31 mai	Multimodal Rail Meeting	CCTT	Tokyo	Erik Evtimov
29 mai	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Paris	Nina Scherf
29 mai	3rd Training on Commuter and Regional Train Systems	UIC	Varsovie	Isabelle Oberson
30 mai	European Regional Assembly	UIC	Lisbonne	Cesare Brand
5-8 juin	OSJD Conférence des ministres	OSJD	Kirghizistan	Cesare Brand
5-7 juin	NRT Meeting	UIC	Athènes	Jan Svensson
8 juin	EPF Conference	EPF	Aachen	Sandra Dobler
19 juin	Anniversaire	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
20 juin	Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
25-28 juin	UIC Technical Groups meetings	UIC	Berne	Jan Svensson
26 juin	UIC Eurasian Corridors	UIC	Gênes	Erik Evtimov
27 juin	CER Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
27-28 juin	Global Rail Freight Conference	UIC	Gênes	Cesare Brand
04 juillet	General Assembly	UIC	Espagne	Cesare Brand

Le 2 mars 2018, nous avons appris la triste nouvelle du décès de Jean-Marie Sié, Chef du service juridique de SNCF Mobilités. Jean-Marie a été étroitement associé au CIT à divers titres et a dirigé avec beaucoup de compétence le Groupe de travail CIM du CIT au cours des deux derniers mandats. Une minute de silence a été observée lors de la dernière réunion de la Commission CIM à la mémoire du Président élu de ladite Commission. Les pensées du Secrétariat général du CIT vont à la famille, aux amis et aux collègues de Jean-Marie, à qui nous exprimons nos sincères condoléances.

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