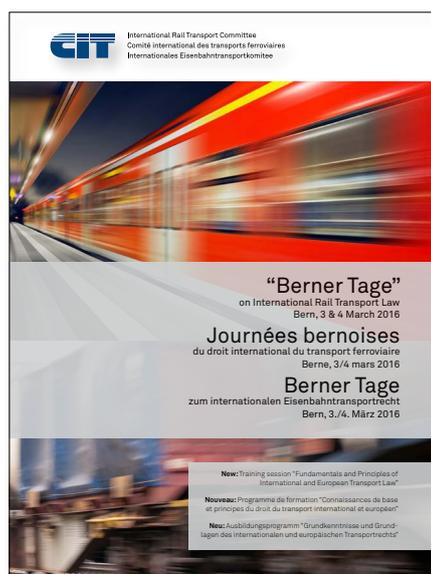




## TABLE DES MATIÈRES



### Journées bernoises 2016

Les huitièmes Journées bernoises, chargées de tradition, refléteront l'état le plus récent et les développements du droit international du transport ferroviaire. Elles auront lieu les 3/4 mars 2016 à Berne, au siège du CIT.

Préalablement aux Journées bernoises (le matin du 3 mars), une séance de formation sera proposée pour la première fois au nouveau staff des membres du CIT. Les connaissances de base et les principes du droit international et européen du transport de voyageurs et de marchandises et du droit de l'utilisation de l'infrastructure et des véhicules seront transmis.

Cette formation est réservée aux membres du CIT et est offerte gratuitement par le SG CIT.

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

- 2 L'acquis Schengen : quelles sont les obligations des transporteurs ferroviaires ?
- 3 Le Groupe de travail CIV examine l'impact de l'évolution du droit européen
- 4 Nouveau Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT)
- 5 Séminaire « Transports internationaux ferroviaires de voyageurs est – ouest »
- 6 Décision de la Cour Suprême des États-Unis en faveur des ÖBB
- 7 Commission Multimodalité
- 8 Groupe de travail CIM
- 9 La Commission CUI examine la proposition du nouveau libellé de l'art. 1 CUI
- 10 Indication de la valeur de la marchandise sur la lettre de voiture CIM
- 11 Assemblée générale 2015 du CIT



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2015 arrive à son terme. Il est donc temps de procéder à une brève rétrospective. Quelles ont été les réalisations du CIT en faveur de ses membres durant l'année écoulée ? Quelques exemples :

Le nouveau Guide sur les titres de transport internationaux ferroviaires (MIRT), qui est entré en vigueur lors du changement d'horaire le 13 décembre 2015, et le nouveau Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international voyageurs (MCOOP), qui entrera en vigueur le 1er mars 2016. Les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM seront finalisées d'ici à la fin 2015 et entreront en vigueur dans le courant de l'année prochaine. Ainsi, une étape importante en vue de l'utilisation de la lettre de voiture électronique sera réalisée, les exigences juridiques et fonctionnelles seront remplies. Ces documents contribueront de manière substantielle au développement des transports internationaux ferroviaires.

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

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



## L'acquis Schengen : quelles sont les obligations des transporteurs ferroviaires ?

L'acquis Schengen fait peser certaines obligations sur les transporteurs à l'égard des voyageurs qui pénètrent dans l'espace Schengen non munis des documents requis (par ex. un visa Schengen ou un permis de séjour). La contribution suivante se propose d'analyser succinctement les obligations qui s'appliquent précisément aux transporteurs ferroviaires avec Schengen.

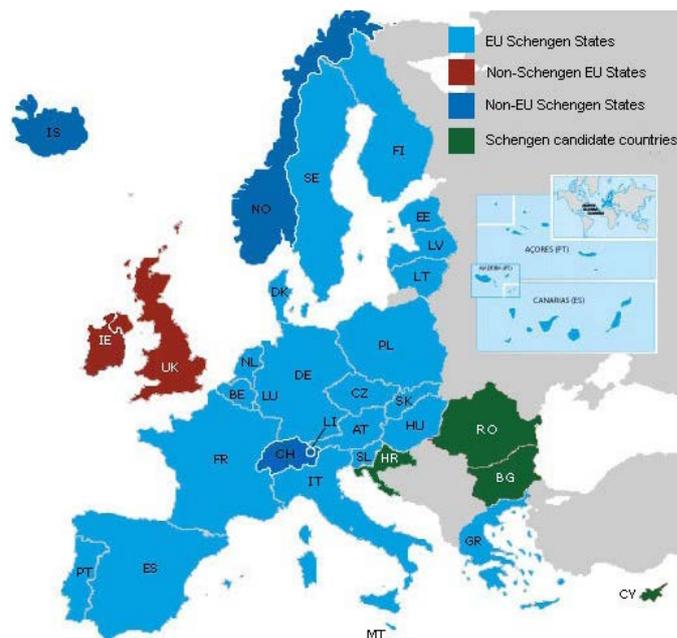
### Qu'entend-on par acquis Schengen ?

L'introduction de Schengen remonte à 1985, avec la signature par plusieurs gouvernements européens d'un accord relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes. L'année 1990 est marquée par la signature de la Convention d'application de l'accord de Schengen, qui a permis de lancer la mise en œuvre de Schengen en 1995 dans les sept premiers pays participants. L'idée-clé de Schengen était d'unifier les efforts afin de préserver la sécurité intérieure au sein de l'ensemble des pays de l'espace Schengen et de gérer de manière cohérente les flux migratoires. En effet, cet accord a permis la création d'un espace européen sans frontières et sans contrôles aux frontières. Bien que les contrôles aux frontières restent possibles entre les pays participants, ils relèvent de la sécurité intérieure dans le cadre des attributions de la police nationale.

En sus de Schengen, un système complet a été mis en place parallèlement, qui traite des questions d'asile depuis 2003 et est connu sous le nom de « système de Dublin » (baptisé ainsi d'après le Règlement Dublin<sup>(1)</sup>). Alors que l'espace de Dublin englobe tous les États membres de l'UE, l'espace Schengen ne couvre ni le Royaume-Uni ni l'Irlande ; par ailleurs, l'espace Schengen inclut la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Lichtenstein. Qui plus est, l'acquis Schengen n'est pas pleinement appliqué par quatre États membres de l'UE : la Bulgarie, la Roumanie, Chypre et la Croatie.

### Les frontières de Schengen

La Convention d'application de Schengen du 14 juin 1985 (la Convention de Schengen) et le Code frontières Schengen établissent une distinction nette entre les frontières extérieures et intérieures de Schengen. Selon les deux actes législatifs, les points de passage frontaliers se définissent comme des points de passage autorisés par les



L'espace Schengen au 1er juillet 2013. Source : Commission européenne<sup>(2)</sup>

autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures<sup>(3)</sup>. Par ailleurs, les frontières intérieures peuvent être franchies en tout lieu sans vérification sur les personnes<sup>(4)</sup>. Comme indiqué, cette règle signifie que dans l'espace Schengen, aucun contrôle n'est effectué aux frontières entre les pays Schengen. Dans des cas très particuliers, pour des raisons liées à l'ordre public et à la sécurité nationale (notamment en cas de menace terroriste), les pays Schengen peuvent temporairement réintroduire le contrôle aux frontières à leurs frontières intérieures conformément à une procédure spécifique établie par le droit européen<sup>(5)</sup>.

### Obligations des transporteurs ferroviaires en vertu de l'acquis Schengen

L'article 26 de la Convention de Schengen spécifie que si l'entrée dans l'espace Schengen est refusée à un étranger, le transporteur qui l'a amené à la frontière extérieure est tenu de le reprendre en charge sans délai. Cette règle implique que ce n'est qu'à la demande des autorités de surveillance à la frontière que le transporteur est tenu de ramener l'étranger dans l'État tiers à partir duquel il a été transporté, dans l'État tiers qui a délivré le document de voyage avec lequel il a voyagé (pays de résidence) ou dans tout autre État tiers où son admission est garantie. Ainsi, cette disposition suggère que seuls les transporteurs aux frontières extérieures peuvent être soumis à l'obligation de ramener les voyageurs qui ne disposent pas d'un visa valable.

(1) Règlement (UE) n° 604/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride, JO L 180, 29.6.2013, p. 31-59.

(2) Source : Commission européenne, Migration et affaires intérieures, espace Schengen : [http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index_en.htm)

(3) Article 1 de la Convention de Schengen, article 2(8) du Code frontières Schengen.

(4) Article 2(1) de la Convention de Schengen ; Article 20 du Code frontières Schengen.

(5) Article 2(2) de la Convention de Schengen et titre III du Code frontières Schengen.

Les obligations que les règles Schengen font peser sur les transporteurs sont par ailleurs précisées dans la directive 2001/51/CE. Elle indique qu'il incombe aux États membres de l'UE de se doter de dispositifs fixant les obligations spécifiques des transporteurs acheminant des ressortissants étrangers sur le territoire des États membres. L'article 2 souligne que les dispositions de l'article 26 de la Convention de Schengen s'appliquent également lorsque l'entrée est refusée à un ressortissant de pays tiers en transit. Cette situation peut notamment se présenter lorsque les autorités du pays de destination lui ont refusé l'entrée et l'ont renvoyé dans l'État membre par lequel il a transité. Ainsi, conformément à cette disposition et dans des cas très particuliers, l'obligation de ramener les ressortissants d'un pays tiers peut également s'appliquer à un transporteur dans le pays de transit. Toutefois, le libellé de cette disposition suggère qu'elle concerne principalement le transport aérien, davantage que le transport routier ou ferroviaire, compte tenu du fait que sa mise en œuvre suscite davantage de questions pratiques pour les transports par voie terrestre. Une clarification additionnelle de cette question peut être obtenue dans les droits nationaux qui transposent la directive 2001/51/CE.

Aucun des documents relatifs à l'acquis Schengen n'oblige un transporteur à procéder à des opérations de contrôle ou de surveillance aux frontières. Celles-ci incombent généralement aux autorités chargées des contrôles ou de la surveillance aux frontières. Cet aspect se heurte à plusieurs questions, notamment en ce qui concerne les droits de l'homme et les droits des demandeurs d'asile potentiels, qui dépendent du régime de Dublin. Les entreprises ferroviaires sont généralement dépourvues des compétences nécessaires, en matière d'application de la loi, pour leur permettre d'évaluer les questions complexes liées à la migration clandestine et à l'asile.

### Contrat de transport et respect des exigences liées aux visas

Du point de vue du droit du transport, dès lors que le voyageur est muni d'un titre de transport valable, il existe un contrat de transport valable entre le voyageur et le transporteur. En effet, l'article 10 CIV stipule que le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes

ou par d'autres autorités administratives (ce qui inclut en principe les visas). Cette règle ressort également du point 5.2.9 des GCC-CIV/PRR. Toutefois il appartient à ces autorités administratives, et non aux transporteurs, de vérifier le respect de ces formalités administratives par le voyageur (notamment des exigences douanières). Le non-respect des exigences administratives peut conduire à une exclusion du transport sur la base d'une décision des autorités administratives et non du transporteur.

### Contrôles frontaliers à bord des trains

Par ailleurs, le Code frontières Schengen stipule à l'annexe VI (1.2) la manière dont les contrôles frontaliers doivent être effectués en trafic ferroviaire. À nouveau, cette annexe se réfère uniquement aux frontières extérieures de l'UE, à des vérifications réalisées à l'improviste, à des contrôles policiers dans l'espace Schengen ou à des situations dans lesquelles les contrôles aux frontières intérieures de Schengen ont été officiellement rétablis conformément à la procédure prescrite. Ces contrôles peuvent avoir lieu à bord des trains, mais ils seront en tout état de cause réalisés par les autorités chargées des contrôles aux frontières et non par les transporteurs.

Enfin, selon l'article 26 (2) et (3) de la Convention de Schengen et l'article 4 de la directive, aucune sanction ne s'applique aux transporteurs ferroviaires en cas de transport de ressortissants de pays tiers qui n'auraient pas obtenu les documents de voyage nécessaires dans l'État situé hors de l'espace Schengen (à l'inverse de ce qui se passe pour les transports aériens, maritimes ou par cars).

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

### Liens utiles

- [Convention d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985](#)
- [Directive 2001/51/CE du Conseil du 28 juin 2001](#)
- [Règlement \(CE\) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006](#)

## Le Groupe de travail CIV examine l'impact de l'évolution du droit européen

En 2016, le secteur du transport ferroviaire de voyageurs s'attend à ce qu'un grand nombre de nouveaux actes législatifs européens aient des conséquences directes sur les services de transport ferroviaire de voyageurs : la nouvelle réglementation sur la protection des données, la directive concernant les voyages à forfait et les prestations de voyage liées, le Quatrième Paquet ferroviaire, pour n'en citer que quelques-uns.

Le Groupe de travail CIV suit de près cette évolution et examine son impact potentiel en prévision d'une mise en œuvre dans les délais par les transporteurs de voyageurs.

### Étapes finales de trois propositions législatives importantes de l'UE

Lors de sa dernière réunion les 20 et 21 octobre 2015, le Groupe de travail CIV a discuté des répercussions possibles sur les entreprises ferroviaires de la directive concernant les voyages à forfait et les prestations de voyage liées, en se basant sur l'analyse préliminaire réalisée par le Secrétaire général du CIT. Le projet final de la directive a été approuvé

par le Parlement européen en seconde lecture le 27 octobre 2015 et a été publié dans le Journal officiel début décembre.

Une approche générale de la gouvernance et du pilier commercial dans le Quatrième Paquet ferroviaire, qui revêt un intérêt crucial pour l'ensemble des transporteurs de voyageurs ferroviaires, a été retenue par le Conseil le 8 octobre 2015. Le paquet dans son ensemble devrait être finalisé d'ici mars 2016. Le Groupe de travail CIV a pris note du libellé actuel de l'article 13a de la directive révisée 2012/34 concernant les systèmes de billetterie intégrés.

Le nouveau régime de protection des données de l'UE jouera un rôle crucial pour l'émission des titres de transport et les services après-vente (voir également le CIT-Info 1/2015, p. 4). Un consensus définitif entre le Parlement et le Conseil a été trouvé le 15 décembre 2015. Dès que le projet définitif aura été publié, le Groupe de travail CIV étudiera la nécessité de modifier les produits du CIT dans le domaine du transport international de voyageurs afin de tenir compte des nouvelles exigences en matière de protection des données.

### Émission de titres de transport et offres de transport multimodal

Les questions relatives à l'émission de titres de transport figurent également sur la liste des priorités du CIT et de ses membres. Le fond de garantie du CIT est largement reconnu comme un outil important et efficace dans la lutte contre les fraudes ; il a été adopté par les CD, le Groupe Eurail et la DB en 2015. Par ailleurs, le Secrétariat général du CIT, avec le soutien du Groupe de travail CIV, continuera de prodiguer des conseils juridiques aux groupes techniques de l'UIC, à l'initiative Full Service Model (FSM) ainsi qu'à l'ERA pour la STI TAP.



Le groupe de travail CIV a examiné l'impact de l'évolution du droit européen sur les services de transport ferroviaire de voyageurs.

Le Groupe de travail CIV a également pris acte du développement rapide des différentes solutions de transport multimodal offertes par les membres du CIT de concert avec les transporteurs d'autres modes de transport, principalement aérien et maritime. Le Secrétariat général du CIT a lancé une étude comparative, qu'il conviendra d'approfondir à l'aune de possibles solutions standard en matière de transport multimodal de voyageurs en 2016-2017.

Enfin, les membres du Groupe de travail CIV ont fait le point sur les principales réalisations en 2015 – le nouveau Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) et le nouveau Guide relatif aux contrats de coopération (MCOOP) et ont encouragé les membres du CIT à faire usage de ces nouveaux produits dès leur entrée en vigueur le 13 décembre 2015, respectivement le 1er mars 2016.

Le Groupe de travail CIV tiendra sa prochaine réunion les 9 et 10 février 2016 à Berne.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original: EN*

## Nouveau Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT)

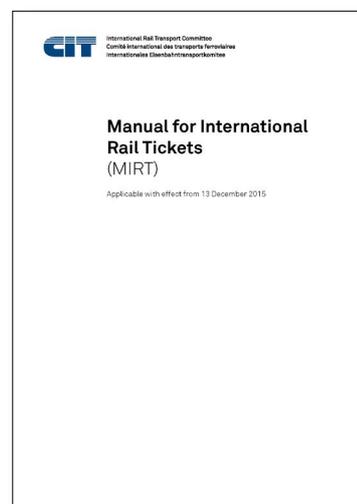
Le nouveau Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), qui remplace les anciens guides du CIT sur la billetterie, le GTV-CIT et le GTT-CIV, est entré en vigueur le 13 décembre 2015 (voir également le CIT-Info 4/2015, p. 2). Le MIRT est désormais disponible sous forme électronique dans l'ensemble des trois langues du CIT (anglais, français et allemand) sur l'espace réservé aux membres du site Internet du CIT.

Le MIRT met principalement l'accent sur l'émission électronique de titres de transport et sur les différents types de solutions en matière de billetterie électronique ; il aborde également les procédures de commande du nouveau fond de garantie 2012 du CIT et décrit les acteurs impliqués dans la distribution internationale, sous l'angle notamment de leurs fonctions et responsabilités. Par ailleurs, le MIRT décrit en détail les informations qui doivent obligatoirement figurer sur les titres de transport du point de vue du droit international et celles qui sont soumises à des accords commerciaux et à la législation nationale.

La [liste des membres du CIT](#) a été mise à jour pour tenir compte des membres qui appliquent le MIRT.

*Jan.Svensson(at)cit-rail.org*

*Original: EN*



## Séminaire CIT « Transports internationaux ferroviaires de voyageurs est – ouest »

Dans le cadre du projet du CIT « Interopérabilité juridique CIV/SMPS », un séminaire relatif aux transports internationaux de voyageurs est – ouest a été organisé le 29 octobre à Monte-Carlo sous la direction du Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud. Outre les membres du Groupe de travail CIV/SMPS, les personnes suivantes ont participé au séminaire : Madame Isabelle Rosabrunetto, Directrice générale au Ministère des affaires extérieures de la Principauté de Monaco, Monsieur François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, Monsieur Gilles Bergot, Chef de division adjoint à la DG MOVE de la Commission européenne, ainsi que des représentants de la CER et de l'UIC. Les résultats de la première phase du projet ainsi que les thèmes futurs pour les travaux du Groupe de travail CIV/SMPS étaient au centre des discussions.

### Développement des produits du CIT dans le domaine « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »

Le SG CIT a présenté de manière détaillée les résultats de la première phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS ». Une attention particulière a été accordée dans le cadre du séminaire au Guide relatif aux différents régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS applicables aux transports internationaux de voyageurs. Le Guide a été publié en trois langues (français, anglais, allemand) par le CIT et l'OTIF ; il est également disponible sous forme électronique pour les membres du CIT. Une synthèse des principaux enseignements tirés du tableau de comparaison et une visualisation des différentes relations de trafic dans le champ d'application COTIF/CIV-PRR – SMPS figurent au début du Guide.

Il en résulte une représentation systématique et cohérente des différents régimes juridiques applicables aux transports internationaux de voyageurs. Le Guide sera publié en outre en russe et en chinois en collaboration avec le Comité de l'OSJD. Il sera adapté à moyen terme à l'évolution du droit s'agissant du SMPS (en particulier à la révision du SMPS du 1er mai 2016 présentée par le Comité de l'OSJD), du développement de la COTIF/CIV (du côté de l'OTIF) et de la révision envisagée du Règlement PRR (du côté de la DG MOVE).

### Poursuite de l'examen des thèmes par le Groupe de travail CIV/SMPS dans le cadre de la deuxième phase du projet

A la lumière des développements juridiques et commerciaux dans le domaine des transports internationaux de voyageurs CIV/SMPS, les thèmes à traiter dans le cadre des travaux futurs du Groupe de travail CIV/SMPS ont été discutés de manière détaillée durant le séminaire :

- Prise en considération des enseignements juridiques du Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS dans le cadre du développement des produits voyageurs du CIT (modèles de contrats, check-lists, etc.) ;
- Conséquences de la révision 2016 du SMPS et de la Convention de base sur les transports est – ouest (entrée en vigueur probable de la convention de base et de son appendice relatif au transport international de voyageurs à la fin 2016) ;



Des représentants de la DG MOVE et de la CER ont discuté des activités de l'UE en transport international de voyageurs.

- Conséquences de la révision probable du PRR. Selon les informations du représentant de la DG MOVE, cette révision qui interviendra probablement en 2017 aura des conséquences sur les transports internationaux de voyageurs est – ouest ;
- Application des produits voyageurs du CIT par les RZD/FPC, en particulier le Guide du CIT sur les titres de transport internationaux ferroviaires (MIRT) et le Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire (MCOOP) ;
- Comparaison des titres de transport par rapport au nouveau Guide du CIT sur les titres de transport internationaux ferroviaires (MIRT) et utilisation du fond de garantie du CIT par les FPC/RZD et sa protection juridique en Russie et dans les pays de la CEI ;
- Extension des passes Eurail aux trains de la FPC Moscou – Paris / Nice après l'adhésion des RZD/FPC à la convention Eurail ;
- Soutien juridique des travaux du Groupe de pilotage du tarif Est – Ouest de l'UIC ;
- Solutions multimodales aux transports de voyageurs CIV/SMPS en collaboration avec les Chemins de fer russes (RZD) et finlandais (VR).

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

*Original: DE*

## Décision de la Cour Suprême des États-Unis en faveur des ÖBB Personenverkehr AG

La Cour Suprême des États-Unis a donné raison aux ÖBB dans sa décision du 1<sup>er</sup> décembre 2015, en concluant qu'une voyageuse américaine ne peut pas poursuivre aux États-Unis les ÖBB pour un accident survenu en Autriche.

L'affaire a débuté en 2007, lorsque Madame Sachs est tombée dans l'espace entre le quai et le train, alors qu'elle tentait de monter à bord d'un train de nuit en gare d'Innsbruck (voir CIT-Info 5/2015, p. 5). Elle a intenté une action contre les ÖBB devant les tribunaux californiens réclamant des dommages-intérêts pour les blessures subies. Les ÖBB ont toujours fait valoir – en tant qu'entreprise d'un État étranger – qu'ils ne pouvaient pas être poursuivis aux États-Unis en vertu de la loi américaine sur l'immunité des États étrangers (Foreign Sovereign Immunity Act, ci-après « FSIA »<sup>(1)</sup>). La Cour Suprême a alors dû statuer sur l'interprétation à donner à l'exception instituée par la FSIA pour les plaintes fondées sur l'activité commerciale d'un État étranger sur le territoire américain. La vente d'un pass Eurail par une agence de voyages américaine à Madame Sachs constituait-elle un élément suffisant pour admettre une action contre les ÖBB aux États-Unis ?

### Lettres amicus curiae du CIT

Le CIT a soutenu la position des ÖBB par deux lettres en tant qu'amicus curiae. La première lettre a d'ailleurs contribué à ce que l'affaire soit entendue par la Cour Suprême – seul un faible pourcentage des affaires soumises à la Cour Suprême étant jugées par celle-ci. La deuxième lettre reprenait quant à elle la ligne de défense des ÖBB, à savoir que l'affaire ne devrait pas être jugée par les tribunaux américains.

Il était clair pour le CIT que Madame Sachs aurait dû agir en Autriche et aurait ainsi pu faire valoir ses droits au mieux. En effet, son voyage (Innsbruck - Prague) tombe sous le coup de l'application de la COTIF/CIV, qui le règle de manière contraignante, en particulier par le biais des dispositions en matière de responsabilité de l'entreprise ferroviaire et des aspects procéduraux liés aux réclamations et actions judiciaires. Elle aurait pu obtenir en réparation du préjudice subi des dommages-intérêts sous diverses formes, lesquels seraient peut-être même allés au-delà de ce que le droit américain prévoit.

D'autant plus qu'au regard du droit américain, l'immunité est supposée protéger les États étrangers à moins qu'ils n'exercent une activité commerciale aux États-Unis et que les poursuites engagées concernent ladite activité. Or, le CIT estimait qu'aucune de ces conditions n'était réunie dans l'affaire Sachs. Les ÖBB n'exercent pas directement une activité commerciale aux États-Unis : le lien entre les ÖBB et l'agence de voyages américaine – qui en réalité implique plusieurs mandataires présents sur trois continents sur lesquels les ÖBB n'avaient aucun contrôle – était bien trop ténu pour pouvoir en conclure que les ÖBB exerçaient une

activité commerciale aux États-Unis. Le contrôle qui aurait dû être effectué par le mandant est absent de ce scénario, qui implique des vendeurs de billets représentés par de multiples agents.

Enfin, le CIT a affirmé que les blessures de Madame Sachs ne résultaient pas de l'achat d'un titre de transport sur Internet, achat qui constituait l'activité commerciale mise en cause. Affirmer que sa plainte concernant un accident survenu sur le quai d'une gare autrichienne était fondée sur l'activité commerciale que constituait l'achat de son pass Eurail, et partant, établir un lien direct entre l'accident et l'activité commerciale exercée aux États-Unis dépassait l'entendement.

### Analyse de la FSIA par la Cour Suprême

Pour la Cour Suprême, le comportement constituant le fondement de la plainte de Madame Sachs s'est indéniablement produit en Autriche. L'affaire est fondée sur les blessures dont a souffert Madame Sachs et non sur l'activité commerciale alléguée et antérieure aux blessures. Elle n'a relevé aucune irrégularité concernant la vente du pass Eurail en tant que telle. La Cour Suprême a rappelé que toute autre interprétation autoriserait les plaignants à contourner les restrictions de la FSIA par d'habiles plaidoiries. Indépendamment de la question de savoir si Madame Sachs pouvait obtenir réparation en présentant une réclamation pour négligence, responsabilité stricte pour défaut d'avertissement ou manquement à la garantie implicite, les principaux faits de son affaire se sont produits en Autriche.

### Conséquences pour les entreprises ferroviaires européennes

La décision de la Cour Suprême des États-Unis est extrêmement positive puisqu'elle confirme que les entreprises ferroviaires publiques bénéficient de l'immunité souveraine au titre de la FSIA. Partant, les tribunaux américains ne sont pas compétents pour juger les plaintes concernant des voyageurs américains blessés lors de voyages effectués à bord de trains européens.

La COTIF/CIV offre une protection élevée aux voyageurs. Madame Sachs aurait pu obtenir en réparation du préjudice subi des dommages-intérêts sous diverses formes, lesquels seraient peut-être même allés au-delà de ce que le droit américain prévoit.

Certaines questions restent néanmoins en suspens, notamment en ce qui concerne les entreprises ferroviaires privées et les autres types de réclamations (p. ex. celles concernant les violations du contrat, les retards et les dommages indirects). Lors de sa réunion de février 2016, le Groupe de travail CIV discutera de ces questions et décidera s'il est

(1) La FSIA est la seule base légale donnant compétence aux tribunaux américains pour juger un litige impliquant un État étranger.

nécessaire, suite à cette affaire, d'émettre des recommandations à l'intention des membres du CIT et la portée de ces éventuelles recommandations.

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

#### Liens utiles

- [Foreign Sovereign Immunities Act \(FSIA\)](#)
- [Blog de la Cour Suprême des Etats-Unis](#)
- [Article du New York Times](#)
- [Article du Huffington Post](#)

## TRAFIC MARCHANDISES

### Deuxième réunion de la Commission Multimodalité du CIT

Les travaux lors de la 2ème réunion de la Commission Multimodalité se sont concentrés sur les interactions entre le droit du transport ferroviaire et le droit du transport routier ainsi qu'entre le droit du transport ferroviaire et le droit du transport maritime. L'interface entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire sera en outre aussi examinée à l'avenir. Ces trois lignes d'actions constitueront l'essentiel du travail l'année prochaine au sein de la Commission et du Groupe de travail Multimodalité.

#### Interaction entre le droit du transport ferroviaire et le droit du transport routier

Actuellement, le CIT élabore de concert avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) des instruments de travail afin d'éliminer les obstacles juridiques et administratifs dans le cadre des transports combinés route – rail. Un tableau de comparaison du droit du transport routier et du droit du transport ferroviaire, qui répond aux principales questions juridiques, constitue la base de cette coopération. L'état d'avancement des travaux a été présenté lors de la 2ème réunion de la Commission Multimodalité. Actuellement, les travaux de comparaison entre les Conventions CIM et CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) sont pratiquement terminés. Ils seront complétés rapidement par les prescriptions du SMGS, ce qui permettra de publier un guide sur la question probablement dans le courant de l'année prochaine. Le guide a pour but de comparer le transport international ferroviaire de marchandises (COTIF/CIM et SMGS) et le transport international routier de marchandises (CMR). Cette comparaison des régimes juridiques revêt une plus-value particulière : pour la première fois, les règles des RU CIM et du SMGS seront prises en considération et la comparaison s'étendra du point de vue géographique au-delà du champ d'application COTIF/CIM à celui du SMGS. Le guide est élaboré actuellement avec l'IRU ; il comprend une introduction, une synthèse des principes les plus importants, une carte avec le champ d'application géographique des domaines juridiques et un tableau, dans lequel les principales questions (p.ex. la responsabilité, les droits des parties, les documents nécessaires comme la lettre de voiture, etc.) sont examinées dans le détail.

Dans le contexte de ces travaux de comparaison, il a paru particulièrement important à la Commission Multimodalité de les concrétiser à l'avenir également dans un produit du CIT, comme par exemple une check-list pour un contrat-cadre fer – route. Ces travaux sont effectués en particulier au sein du Groupe de travail Multimodalité.

#### Interaction entre le droit du transport ferroviaire et le droit du transport maritime

Les travaux du CIT dans le domaine du transport multimodal fer – mer sont déjà très avancés. Dans ce contexte, il convient d'abord de relever tout particulièrement le nouveau produit du CIT, les CG trafic fer – mer. Avec l'introduction des CG trafic fer – mer en janvier 2015, une base a été créée, qui a permis de créer un modèle de contrat pour l'organisation des relations entre les transporteurs ferroviaires subséquents et les entreprises maritimes inscrites. Le projet de ce modèle de contrat a été présenté lors de la réunion de la Commission Multimodalité ; cette dernière en a reconnu la plus-value en particulier pour les membres du CIT qui exécutent des transports directs en provenance et à destination des ports et organisent ces transports avec des entreprises maritimes.

Par ailleurs, la Commission Multimodalité s'est penchée de manière intensive sur la question de savoir comment faire avancer de manière proactive l'inscription de nouvelles lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV sur la Mer Baltique, la Mer Noire et la Mer Méditerranée. La Présidente de la Commission a fait une présentation des lignes maritimes et de navigation intérieure existantes qui pourraient et devraient encore être inscrites sur les Listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV.

## Interaction entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire

Enfin, la Commission a abordé la question de l'interaction entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire à l'aide d'un exemple concret des Ports rhénans suisses. Cette question fera l'objet d'une nouvelle ligne d'action et sera examinée d'abord d'un point de vue juridique lors de

la prochaine réunion de la Commission Multimodalité le 19 novembre 2016 ; de nouveaux travaux concrets pourront ainsi être effectués également dans ce domaine.

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

## Réunion d'automne du Groupe de travail CIM du CIT

Se fondant sur le principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 §9 CIM, le CIT finalise actuellement les fonctionnalités de la lettre de voiture électronique. Le développement des produits marchandises du CIT figuraient également à l'ordre du jour de la réunion d'automne du Groupe de travail CIM les 25 et 26 novembre 2015 au siège du CIT à Berne.

### Base des travaux du CIT pour la réalisation de la lettre de voiture et de la lettre wagon électroniques

Les travaux de modification des produits concernés du CIT, en particulier le GLV-CIM et le GLW-CUV, ont été entamés en 2012 par le Groupe d'experts « Révision COTIF » du CIT dans le cadre de la préparation de la révision de la COTIF. A la suite du rejet de la proposition du nouvel art. 6a CIM au sein de la Commission de révision de l'OTIF en juin 2014, les travaux ont été provisoirement suspendus et repris en priorité suite à la décision de la 18ème réunion de la Commission CIM du CIT le 26 mars 2015. En sus du GLV-CIM et du GLW-CUV (annexe 1 avec les spécifications fonctionnelles), cette décision concerne également le GTM-CIT et le GTW-CIT (annexe 7a, respectivement 1a, avec les spécifications juridiques), dans lesquels les processus faisant l'objet des fiches de travail doivent notamment être modifiés.



Le GT CIM a eu lieu au siège du CIT à Berne.

## Finalisation des spécifications juridiques et fonctionnelles pour la lettre de voiture électronique CIM

Le SG CIT a finalisé au niveau du secteur les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM lors de la dernière réunion du Groupe de travail CIM de concert avec les experts des entreprises ferroviaires membres. Après leur approbation par la Commission CIM le 17 mars 2016, ces spécifications seront publiées avant la fin de l'année 2016 et transmises ensuite à l'OTIF dans le cadre d'un rapport contenant également des recommandations. Parallèlement, le CIT soutiendra RAILDATA lors de la finalisation des spécifications techniques dans le cadre du projet e-RailFreight.

## Base juridique pour la lettre wagon électronique CUV

Le Groupe d'étude « Utilisateurs wagons » de l'UIC a adopté à l'unanimité la proposition du SG CIT visant à créer une base juridique pour la lettre wagon électronique dans le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU). Cette proposition a été approuvée également à l'unanimité en septembre au sein du Comité commun UIC – UIP – ERFA. Le complément à l'art. 14.2 CUU entrera ainsi en vigueur le 1er janvier 2016. Le nouveau libellé de l'art. 14.2 CUU peut être consulté sur le [site Internet du Bureau CUU](#).

Lors de la réunion d'automne du Groupe de travail CIM, la nouvelle disposition de l'art. 14.2 CUU a été prise en considération au point 1 du GLW-CUV, en tenant compte des décisions de la Commission CIM du CIT du 26 mars 2013.

## Check-list relative à un contrat cadre pour le trafic fer - route

Après l'élaboration des CG trafic fer – mer, la question de l'élaboration d'un contrat-cadre pour le trafic fer – route s'est posée dans le cadre de la Conférence CIT – IRU de septembre 2013. A cette fin, les deux organisations élaborent des documents juridiques communs visant à créer des passerelles juridiques entre les différents régimes juridiques sur une base contractuelle, contribuant ainsi à l'élimination des obstacles juridiques et administratifs dans la chaîne de transport.

Des solutions légales ne peuvent être attendues qu'à long terme au niveau intergouvernemental ; en revanche, les solutions contractuelles constituent une base appropriée et rapidement réalisable pour le développement des transports multimodaux. Afin d'élaborer un contrat-cadre

fer – route, d'autres investigations et des efforts d'harmonisation au niveau des interfaces entre les deux régimes juridiques rail / route sont toutefois encore nécessaires. Dans ce contexte, la responsabilité pour le transbordement route – rail dans les terminaux et lors du chargement sur la route roulante n'est pas encore élucidée.

Le tableau de comparaison CMR – COTIF/CIM sert de base juridique pour les propositions sous forme de clauses-types concernant le contrat-cadre relatif à la relation interne rail – route.

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



## UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

### La Commission CUI examine la proposition du nouveau libellé de l'art. 1 CUI

Lors de sa 21ème réunion, la Commission CUI du CIT s'est concentrée principalement sur la position du CIT en prévision de la représentation des intérêts des EF au sein du GT CUI du SG OTIF. Pour le CIT, la révision de l'art. 1 CUI a pour but d'assurer l'application des RU CUI grâce à une formulation claire du champ d'application. Pour les EF, il importe de ne pas restreindre le droit de recours prévu actuellement dans les RU CUI. Il convient de veiller à ce que les RU CUI offrent aux transporteurs une base juridique uniforme pour le recours auprès du gestionnaire de l'infrastructure en cas de dommages indirects qui surviennent durant l'exécution d'un contrat de transport international et qui ont leur origine dans l'infrastructure.

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

En juin de l'année dernière, le SG de l'OTIF a décidé à l'occasion de la 25ème réunion de la Commission de révision de l'OTIF de créer un groupe de travail placé sous sa direction et chargé de le soutenir lors de l'examen et de l'élaboration de propositions de modifications des RU CUI. Le SG CIT participe aux réunions du GT CUI du SG OTIF en qualité d'observateur, afin de représenter les intérêts des EF dans le cadre des travaux.

Lors de ses trois réunions, le GT CUI du SG OTIF a examiné plusieurs propositions du SG OTIF pour un nouveau libellé de l'art. 1 CUI (champ d'application). Pour l'instant, les travaux se concentrent principalement sur un éventuel nouveau libellé de l'art. 1. Toutes les autres suggestions de révision des RU CUI seront examinées seulement par la suite. L'Assemblée générale de l'OTIF se prononcera au plus tôt en 2018 sur d'éventuelles propositions de modifications du SG OTIF.

#### Objectifs d'une révision partielle des RU CUI

Au cours des cinq dernières années, la grande majorité des Etats membres de l'OTIF ont retiré leurs réserves à l'encontre de l'application des RU CUI. Actuellement, les RU CUI sont applicables dans toute l'Union européenne, sauf au Royaume Uni, en République tchèque et en Irlande (cette dernière n'a pas encore ratifié la COTIF 1999). Néanmoins, les RU CUI ne sont guère appliquées dans les Etats membres.

Il est permis de supposer que la faible importance des RU CUI dans la pratique est due également aux interprétations différentes de l'art. 1 CUI par les EF et les gestionnaires de



La Commission CUI a discuté des RU CUI

l'infrastructure. Une formulation claire et précise du champ d'application revêt donc une importance particulière aux yeux du SG CIT et favorisera la clarté et la sécurité juridiques.

#### Eventuel nouveau libellé du champ d'application

Les travaux ont rapidement démontré la difficulté d'une formulation claire, qui ne serait plus basée comme actuellement sur le contrat de transport. Plusieurs alternatives (p.ex. « trafic international », « train international ») se révèlent être un défi et leur examen sera poursuivi au sein du GT CUI du SG OTIF ; la Commission CUI du CIT continuera de participer à ces travaux de manière engagée et avec toute son expertise.

La prochaine réunion du GT CUI de l'OTIF aura lieu le 30 mai 2016.

De plus amples informations concernant les travaux du GT CUI du SG OTIF peuvent être consultées sur le site Internet de l'OTIF.

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



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.

## Indication de la valeur de la marchandise sur la lettre de voiture CIM

Qui doit indiquer la valeur de la marchandise? De quelle manière la valeur de la marchandise est-elle indiquée sur la lettre de voiture? Comment indiquer la valeur de différentes marchandises?

### Indication de la valeur de la marchandise dans le droit international du transport ferroviaire de marchandises

La liberté contractuelle prévaut dans le cadre de la COTIF/CIM 1999. L'art. 34 CIM donne la possibilité à l'expéditeur de convenir avec le transporteur un montant maximal supérieur à la limitation de la responsabilité selon l'art. 32 § 2 CIM (17 DTS par kg) et de l'indiquer dans la case 26 de la lettre de voiture CIM. Outre l'expéditeur, le transporteur est aussi autorisé à inscrire cette indication ; il agit, jusqu'à preuve du contraire, pour le compte de l'expéditeur (art. 8 § 2 CIM). Par le biais d'un ordre de l'expéditeur, cette indication peut être modifiée après coup par le transporteur contractuel ou par un transporteur subséquent (art. 18 § 1 CIM, en relation avec les commentaires de l'annexe 2 GLV-CIM relatifs à la case 26 de la lettre de voiture).

Cette objectivation légale du principe de la liberté contractuelle souligne le critère figurant à l'art. 5, troisième phrase, selon lequel le transporteur peut étendre sa responsabilité et ses obligations prévues par les RU CIM en faveur de son client.

### Indication de la valeur de différentes marchandises

La marchandise est l'objet du contrat de transport international ferroviaire à titre onéreux entre des lieux situés dans des Etats membres de la COTIF – cf. art. 6 § 1 CIM. L'indication de la valeur de la marchandise lors de l'établissement

de la lettre de voiture fait preuve du contenu du contrat (art. 6 § 2 CIM). Une question intéressante est celle de savoir comment indiquer la valeur lorsque différentes marchandises sont transportées, par exemple dans des conteneurs. Quelle valeur doit alors être indiquée dans la case 26 de la lettre de voiture CIM ?

Il importe d'observer que le conteneur est considéré comme emballage au sens du droit du transport ferroviaire et ne peut pas *prima facie* faire l'objet du contrat de transport. Lorsque différentes marchandises au sens du Système harmonisé (SH OMD<sup>(1)</sup>) sont transportées dans un conteneur, le code NHM 9902<sup>(2)</sup> (envoi de groupage) est indiqué par l'expéditeur pour la valeur de la marchandise dans la case 24 de la lettre de voiture, sauf convention contraire.

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

*Original: DE*

(1) Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

(2) Nomenclature harmonisée des marchandises de l'UIC, voir [www.uic.org](http://www.uic.org). Dans un tel cas, il appartient à l'expéditeur d'effectuer les déclarations douanières nécessaires pour les marchandises, dont il assume la responsabilité pour le contenu.



## Assemblée générale 2015 du CIT

L'Assemblée générale de cette année a eu lieu le 19 novembre 2015 à Berne au siège du CIT, sous la direction de la Vice-Présidente du CIT, Madame Maria Sack (DB AG). Elle a salué en particulier les représentants des nombreux nouveaux membres du CIT, en leur souhaitant une cordiale bienvenue au sein de l'association : CER Hungary Zrt., IDS Cargo a.s., WestfalenBahn GmbH, LTE Hungária Kft., Prvá Slovenská železnica, a.s., Koleje Dolnoslaskie S.A. ainsi que TBNE en qualité de membre associé. Le CIT compte actuellement 137 membres titulaires et 6 membres associés.

### Trafic voyageurs et interopérabilité juridique CIV/SMPS

Dans le domaine du transport des voyageurs, le SG CIT a renseigné sur la création et la publication de deux nouveaux produits du CIT : le Guide des titres de transport internationaux ferroviaires (MIRT), qui remplace les guides actuels GTV-CIT et GTT-CIV et qui entre en vigueur le 13 décembre 2015 lors du changement d'horaire, et le Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international voyageurs (MCOOP), avec une version complètement révisée des conditions générales de coopération en trafic voyageurs. Ce guide entrera en vigueur le 1er mars 2016.

En outre, le SG CIT a renseigné sur quelques affaires importantes en suspens, dans le cadre desquelles le SG CIT apporte son soutien aux membres du CIT dans le contexte de la stratégie de prévention des différends, comme par exemple dans le cadre de l'affaire Sachs contre ÖBB devant la Cour suprême des Etats-Unis. Cette affaire concerne une voyageuse américaine qui a eu un accident en gare d'Innsbruck en 2007 et qui réclame maintenant une indemnité de 10 millions de dollars aux ÖBB. Les importantes conséquences juridiques pour les membres du CIT dans l'hypothèse d'une reconnaissance de la juridiction des Etats-Unis ne doivent pas être négligées (pour de plus amples informations, voir CIT-Info 5 pp. 5/6 et le présent CIT-Info, pp. 6 /7).

Les résultats du séminaire du CIT relatif aux transports internationaux est – ouest, placé sous la direction du Président du CIT, Monsieur Jean-Luc Dufournaud (SNCF), ont été mis particulièrement en évidence lors de l'Assemblée générale (voir l'article dans le présent CIT-Info, p. 5).

### Trafic marchandises et interopérabilité juridique CIM/SMGS

Dans le domaine du transport des marchandises, le SG CIT



Péter Ronai, vice-Président de RailNetEurope, a présenté l'exposé "Rôle et attributions de RNE dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure".

a renseigné sur les travaux en cours de numérisation des documents de transport. Actuellement, les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM sont en cours d'élaboration au niveau du secteur au sein du Groupe de travail CIM ; ces travaux seront finalisés d'ici à la fin 2015. Ces spécifications entreront en vigueur probablement le 1er juillet 2016, après leur approbation par la Commission CIM en mars 2016. Parallèlement, le CIT apportera son soutien à RAILDATA pour la finalisation des spécifications techniques dans le cadre du projet e-RailFreight. De cette façon, les conditions juridiques et techniques pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique par les entreprises ferroviaires seront remplies.

Les CGT EurAsia élaborées par le CIT seront appliquées dans le cadre des transports pilotes d'envois postaux entre la Chine et l'Allemagne, avec le concours de l'UPU (Union postale universelle). Les travaux préparatoires pour ces transports pilotes du point de vue du droit du transport sont au centre des travaux relatifs à l'interopérabilité juridique CIM/SMGS. Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) a déjà été adapté au SMGS révisé du 1er juillet 2015, ce qui rend possible l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports d'envois postaux également dans le champ d'application du SMGS.

Enfin, une information a été communiquée sur les travaux dans le cadre du Groupe de travail de la Commission Economique pour l'Europe (UNECE) relatifs à l'harmonisation du droit international du transport ferroviaire.

### Multimodalité

Le thème de la multimodalité et les travaux correspondants au sein de la nouvelle Commission Multimodalité et de son groupe de travail gagnent toujours plus en importance. Les travaux ont pour but de combiner les avantages des différents modes de transport et d'éviter les inconvénients qui résultent de l'application de différents régimes juridiques. Ainsi, l'efficacité des chaînes de transport et leur rentabilité en particulier pour les membres du CIT peuvent être augmentées (voir les informations à la p. 7).

### Droit du wagon

Le Groupe d'étude « Utilisateurs wagons » de l'UIC a adopté à l'unanimité la proposition du SG CIT relative à la création d'une base juridique pour la lettre wagon électronique.

En septembre de cette année, la proposition a en outre été approuvée par le Comité commun réunissant l'UIC, l'UIP et l'ERFA. Le complément entrera en vigueur le 1er janvier 2016. Les spécifications fonctionnelles de la lettre wagon électronique feront l'objet de l'annexe 1 au GLW-CUV ; le traitement de la lettre wagon électronique sera réglé quant à lui dans les fiches de travail modifiées et dans l'annexe 1a au GTW-CIT s'agissant des spécifications électroniques.

### Utilisation de l'infrastructure

Le nouveau Groupe de travail CUI a entamé ses travaux durant l'année écoulée et préparé les décisions de la Commission CUI au cours de deux réunions. Les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire « E-CG-I » sont à la disposition des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure depuis le 1er septembre 2014, dans une version trilingue (DE/FR/EN) actualisée.

Grâce à l'aide de la CER et de l'UIC, le CIT est en outre parvenu en été 2015 à convaincre les directions des entreprises d'accorder leur attention à la mise en œuvre des E-CG-I. L'introduction des E-CG-I sur les corridors de fret ferroviaire a été reprise dans le « CER CEO work plan Rail Freight in the 21st Century » (projet No 3). Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, a pris la responsabilité du projet No 3. Le CIT soutient activement les responsables des projets de CFF Cargo et de RCA.

### Elections

L'Assemblée générale de cette année a pris d'importantes décisions concernant l'occupation des sièges au sein du Comité, de la Commission CIV et du Groupe de travail CIV.

Madame Maria Urbanska (PKP Cargo) et Monsieur Gerald Wieser (RCA) ont été élus à l'unanimité comme nouveaux membres du Comité du CIT à partir du 1er janvier 2016 pour un mandat de quatre ans.

En outre, l'Assemblée générale a élu également à l'unanimité Madame Marianne Motherby (DB AG) comme Présidente de la Commission CIM pour un nouveau mandat de trois ans. Elle a également pris acte de la réélection de Madame Isabelle Saintilan (SNCF) comme Présidente du Groupe de travail CIV.

### Prochaines réunions

La prochaine Assemblée générale du CIT aura lieu le 17 novembre 2016 à Berne au siège du CIT.

Le Comité du CIT tiendra ses réunions le 28 avril 2016 à Berne et le 22 septembre 2016 à Genève.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à ses nouveaux membres

### Koleje Dolnoslaskie S.A.

Jusqu'à présent, la société anonyme des Chemins de fer de Basse Silésie (Koleje Dolnoslaskie S.A.) a effectué en particulier des transports nationaux en Pologne. En relation avec le développement prévu des transports internationaux ferroviaires de voyageurs, elle envisage cependant d'étendre son domaine d'activités à partir de décembre à des liaisons internationales vers l'Allemagne et la République tchèque. Les prestations annuelles de transport sont estimées à environ 5 millions de voyageurs-kilomètres.

### Prvá Slovenská železnica, a.s.

L'entreprise ferroviaire slovaque Prvá Slovenská železnica, a.s. (PSŽ, a.s.) a été fondée en 2003 par la société SPED TRANS s.r.o.

Les activités de PSŽ se concentrent sur l'extension et l'amélioration de services dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, ainsi que sur l'exploitation de raccordements ferroviaires. L'entreprise est active en Slovaquie, sur tout le territoire européen et plus particulièrement dans les pays voisins de l'UE comme la République Tchèque, la Pologne et la Hongrie.

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

*Original: DE*



Koleje Dolnoslaskie S.A. a rejoint le CIT le 1er décembre 2015.  
Photo: Marcin Szala (CC BY-SA 4.0)



PSŽ, a.s. a rejoint le CIT le 1er novembre 2015

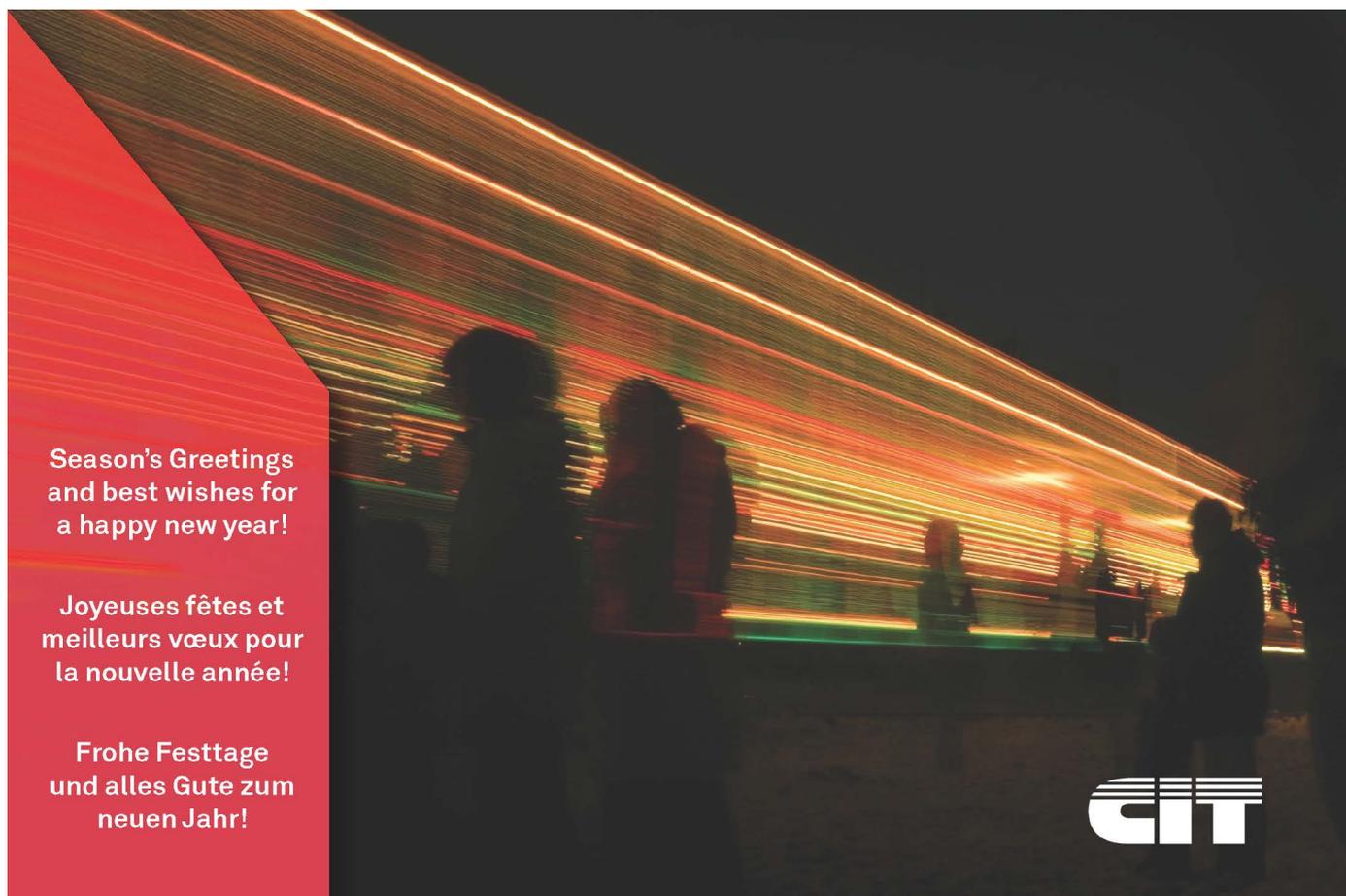


## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
9-10 février	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
18 février	Groupe d'experts «Scellés»	Berne	Joël Forthoffer
3-4 mars	Journées Bernoises	Berne	Cesare Brand
17 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
17 mars	Workshop «Envois postaux par le rail»	Berne	Erik Evtimov
18 mars	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Nina Sziladi-Scherf
7 avril	Groupe d'experts ad-hoc ECN CIM/SMGS	Varsovie	Lothar Schneemann
12-13 avril	Groupe de travail CIV	tbc	Tetyana Payosova
28 avril	Comité 1/2016	Berne	Cesare Brand
11-12 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
19 mai	Conférence des services réclamations marchandises	Berne	Joël Forthoffer
14-15 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
23 juin	Commission CIV	Berne	Tetyana Payosova
6-7 juillet	Group d'experts CIM/SMGS	Berne	Tetyana Payosova

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
26 janvier	Coordination meeting CIT-RailData	CIT	Berne	Erik Evtimov
3 février	High Level Passenger Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
16-17 février	CER European Railway Award & General Assembly	CER	Bruxelles	Cesare Brand
17 février	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
18 février	CDF Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
17 février	UIC Steering Group	UIC	Paris	Erik Evtimov
24-25 février	Inland Transport Committee (ITC)	UNECE	Genève	Erik Evtimov
15-18 février	UIC Technical Groups Meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
15-16 mars	UIC Commercial and Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson
16 mars	DTLF Meeting	EC Europe	Bruxelles	Erik Evtimov
6 avril	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
12 avril	UIC Plenary Meeting	UIC	Paris	Erik Evtimov
14 avril	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
20 avril	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Tetyana Payosova
20-21 avril	High Level Freight Meeting	UIC	tbc	Cesare Brand
3-4 mai	Accession Seminar COTIF	OTIF	Baku	Erik Evtimov
30 mai	SG working group on the revision of the CUI UR	OTIF	Berne	Nina Sziladi-Scherf
11 juin	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova



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

Joyeuses fêtes et  
meilleurs vœux pour  
la nouvelle année!

Frohe Festtage  
und alles Gute zum  
neuen Jahr!

Rédaction:  
Comité international des transports ferroviaires (CIT)  
Secrétariat général  
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90  
Fax +41 31 350 01 99  
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)  
Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)