

## TABLE DES MATIÈRES



### Conférence des services des réclamations marchandises : 19 mai 2016 à Berne

Après la présentation des derniers développements des produits marchandises du CIT, la conférence mettra cette année l'accent sur deux sujets « Traitement du dommage dans les différents modèles de transports » et « Conséquences du droit de la concurrence sur les travaux des services de réclamation ».

Les thèmes seront abordés en groupe puis suivis d'une discussion en plénum. Ils concernent le traitement des réclamations, le procès-verbal de constatation en lien avec l'apposition des scellés et la lettre de voiture électronique CIM - solutions pour le procès-verbal de constatation électronique.

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

- 2 Application généralisée de la COTIF
- 3 Journées bernoises
- 4 La protection des données à l'ère du numérique
- 5 Révision éventuelle du Rail PRR
- 6 MCOOP: Nouveau guide du CIT
- 6 Directive concernant les voyages à forfait et les prestations de voyage liées
- 7 Journées bernoises: partie voyageurs
- 9 Commission CIM du CIT
- 10 Groupe de travail Multimodalité
- 11 Workshop «Envois postaux par le rail»
- 12 Journées bernoises: partie marchandises
- 13 Modification du contrat de transport
- 14 Le MoU concernant le transport des envois postaux a été signé à Berne



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Le présent numéro du CIT-Info est consacré principalement aux Journées bernoises, qui ont eu lieu les 3 et 4 mars à Berne, en présence de 120 participantes et participants. Le développement des différents modèles contractuels pour l'exécution des transports internationaux ferroviaires constituait le thème de ces 8èmes Journées bernoises.

Pour la première fois, un séminaire de formation a été organisé juste avant les Journées bernoises ; ce séminaire était destiné en premier lieu aux nouvelles collaboratrices et aux nouveaux collaborateurs des entreprises membres du CIT. Il avait pour but de proposer une introduction au droit international des transports et aux différents contrats et produits du CIT pour les transports internationaux de marchandises et de voyageurs.

Vous trouverez également dans le présent numéro du CIT-Info des informations sur les différentes réunions des organes de travail et de décisions du CIT. Dans ce contexte, j'aimerais aussi attirer spécialement votre attention sur les articles concernant le nouveau règlement relatif à la protection des données et sur la nouvelle directive relative aux voyages à forfait de l'UE.

Avec mes meilleures salutations de Berne

Cesare Brand

Secrétaire général du CIT



## Application généralisée de la COTIF 1999

Le dernier instrument d'adhésion à la COTIF a été déposé le 14 avril 2016 auprès du Secrétaire général de l'OTIF, dépositaire de la convention. Avec l'adhésion de l'Irlande, la COTIF 1999 est maintenant applicable dans les 50 Etats membres.

La République d'Irlande est membre de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) depuis 1970 ; avec le dépôt de l'instrument d'adhésion de l'Irlande, la COTIF 1999 et ses sept Appendices sont applicables sans exception dans ce pays.

Le réseau ferré irlandais compte près de 1'900 kilomètres de voies avec un écartement de 1'600 mm. L'adhésion de l'Irlande a pour conséquence l'inclusion du chapitre Irlande dans les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM, qui revêtent une importance particulière pour les travaux du CIT dans le domaine de la multimodalité. Une lettre circulaire particulière aux membres du CIT suivra sous peu.

Le SG CIT remercie toutes les parties qui se sont engagées pour cette adhésion et félicite les Chemins de fer irlandais (CIE) de l'application généralisée du droit international du transport ferroviaire en vigueur dans le cadre de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999).

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

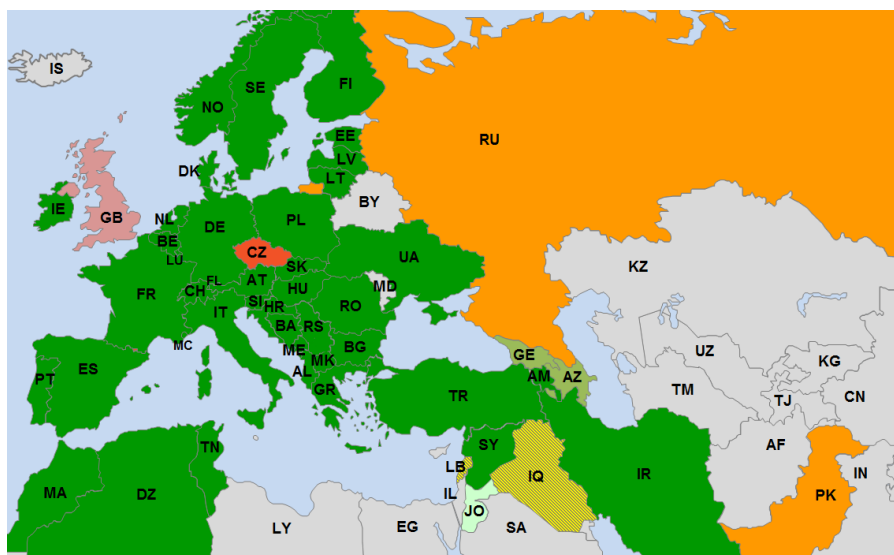
Original: DE



### 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 14 avril 2016  
Stand 14. April 2016  
Situation on 14 April 2016

- Tous les appendices de la COTIF (41)  
Alle Anhänge des COTIF (41)  
All COTIF appendices (41)
- Sans CUI (1)  
Ohne CUI (1)  
Without CUI (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (1)  
Ohne CUI/APTU/ATMF (1)  
Without CUI/APTU/ATMF (1)
- 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 (2)  
Ruhen der Mitgliedschaft (2)  
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)  
Assoziierte Mitglieder (1)  
Associate Members (1)



Le champ d'application de la COTIF 1999 après la ratification de l'Irlande.

## Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire

De nouveaux modèles d'affaires, le droit de la concurrence et la numérisation dans les transports ferroviaires influencent le droit des transports

En raison de la libéralisation, les modèles d'affaires continuent d'évoluer dans les transports ferroviaires. Jusqu'à ces dernières années, la coopération entre les chemins de fer dans les transports internationaux de marchandises et de voyageurs, avec une responsabilité commerciale commune envers le client, était le modèle d'entreprise prédominant. Dans le cadre du développement du droit international des transports ferroviaires dans les années nonante (COTIF 1999), ce modèle était prégnant. Depuis le tournant du millénaire, le libre accès à l'infrastructure est de plus en plus répandu et les modèles d'affaires ont évolué.

De plus en plus souvent, une seule entreprise ferroviaire assume seule la responsabilité pour l'exécution des transports. Du point de vue juridique, le droit de la concurrence et la numérisation sont les principaux moteurs de ce changement.

En dépit de cette évolution, plus de 90 pour cent des transports internationaux sont effectués actuellement dans le cadre d'une collaboration entre plusieurs entreprises ferroviaires, pour des motifs de coûts et d'efficacité et en raison de contraintes opérationnelles et techniques.

A l'occasion des huitièmes Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire organisées les 3 et 4 mars 2016 par le CIT, environ 120 représentants des différentes entreprises ferroviaires, de la clientèle et des assureurs ont échangé leurs expériences et discuté de solutions visant à améliorer le cadre juridique pour la conception des contrats de transport en tenant compte du développement des modèles d'affaires dans les transports internationaux de marchandises et de voyageurs. La conférence était dirigée par le Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF).

Divers orateurs renommés ont abordé le thème de la conférence sous différentes perspectives. François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, a présenté les développements au niveau de la COTIF, en attirant l'attention en particulier sur les décisions de l'Assemblée générale de l'OTIF des 29 et 30 septembre 2015. Cesare Brand, Secrétaire général du CIT, a illustré à l'aide d'exemples tirés de la pratique



Environ 120 participants se sont déplacés pour les Journées Bernoises.

les nombreux défis rencontrés lors de l'application du droit international des transports. Madame Nina Simone, responsable du droit des cartels au sein de la DB AG, a évoqué l'importance croissante du droit de la concurrence dans le cadre du développement des modèles d'affaires, en particulier en trafic marchandises. Le professeur Rainer Freise a clos la première partie de la conférence par un exposé sur les assurances transport dans le secteur ferroviaire.

Libor Lochman, Directeur exécutif de la CER, a présenté le deuxième jour une vue d'ensemble de l'évolution en cours des réglementations au sein de l'Union européenne. Un panel concernant le développement des modèles de transport sur le plan juridique en trafic marchandises et voyageurs, auquel ont participé Oliver Hirschfeld (DB AG), Isabelle Saintillan (SNCF), Maria Urbanska (PKP) et Gerald Wieser (Rail Cargo Austria AG) a mis un terme à la conférence. Les participantes et les participants ont pris part activement à la manifestation et de nombreuses discussions très intéressantes ont eu lieu.

Des workshops consacrés au trafic marchandises et au trafic voyageurs ont également été organisés dans le cadre de la conférence. Vous trouverez des informations sur ces workshops dans les rubriques correspondantes du présent CIT-Info.

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

*Original: DE*

## La protection des données à l'ère du numérique – l'UE a préparé un nouveau règlement

La réforme relative à la protection des données au sein de l'UE a été initiée en 2012. Cette réforme est motivée avant tout par le besoin de protéger les données à caractère personnel au sein de l'UE face aux défis posés par l'ère du numérique. La Commission européenne a proposé une nouvelle réglementation qui devrait remplacer la directive 95/46/CE. Un consensus politique a été obtenu fin 2015 sur cette réglementation. Le Secrétariat général du CIT ainsi que les experts du Groupe de travail CIV s'attendent actuellement à analyser l'impact préliminaire de cette réforme pour les membres du CIT.

### Réforme relative à la protection des données dans l'UE

La Commission européenne prépare une réforme sur la protection des données à caractère personnel dans l'UE depuis 2009. Après les consultations publiques réalisées auprès des parties prenantes intéressées, la Commission européenne a publié le 4 novembre 2010 une communication renfermant une approche globale de la protection des données à caractère personnel dans l'Union européenne qui reprend les principaux sujets de la réforme. Afin de relever les défis de l'ère numérique et pour répondre à la nécessité d'établir un marché unique numérique, la Commission européenne a proposé en 2012 de remplacer la directive existante 95/46/CE par un nouveau Règlement général sur la protection des données (General Data Protection Regulation, GDPR). L'accord politique sur ce règlement a été obtenu le 15 décembre 2015. L'adoption du GDPR a également été considérée comme une étape majeure dans la mise en œuvre de la stratégie retenue en faveur du marché unique numérique. Le GDPR a été formellement approuvé le 14 avril par le Parlement européen et sera bientôt publié dans le Journal officiel de l'Union européenne. Il prendra effet deux ans et 20 jours après sa publication, c'est-à-dire au printemps ou à l'été 2018.

### En quoi ce règlement général sur la protection des données est-il novateur ?

Le GDPR offre un cadre actualisé et moderne visant à garantir le respect du droit à la vie privée. Bien qu'il se concentre sur le renforcement du marché interne de l'UE, il vise également à simplifier les transferts de données à caractère personnel vers des pays tiers et établit les normes de protection des données à l'international. Surtout, le GDPR aura pour effet de remplacer les cadres nationaux actuels par un système de protection des données à l'échelle de l'UE.

Le GDPR accorde un certain nombre de droits aux personnes, notamment le droit d'accès aux données personnelles collectées et sauvegardées, le droit à l'oubli, le droit de recevoir des informations sur l'ensemble des aspects liés à la collecte, à la sauvegarde, à l'effacement de toute irrégularité concernant les données à caractère personnel. En vertu de ces droits, les sociétés chargées du traitement de données à caractère personnel sont tenues à des obligations correspondantes, exposées par le GDPR. Un grand nombre des obligations établies par le GDPR sont axées sur le risque, ce qui signifie que des obligations plus strictes s'appliqueront uniquement si le responsable du traitement des données ou le sous-traitant est confronté à une quantité importante de données personnelles ou de données personnelles sensibles. Élément non moins important, le GDPR peut s'appliquer au-delà des frontières, c'est-à-dire à des sociétés basées en dehors de l'UE mais proposant des biens ou des services dans l'UE. De même, ce règlement propose la création d'une nouvelle autorité chargée de la protection des données, le Contrôleur européen de la protection des données. Les violations du GDPR sont passibles d'une amende comprise entre 10 et 20 millions d'euros ou égale à 2 à 4 % du chiffre d'affaires total au niveau mondial.

### Répercussions possibles sur les membres du CIT

Afin d'aider les membres du CIT à s'adapter au nouveau cadre juridique, le Secrétariat général du CIT a élaboré une présentation des principes clés et des obligations légales établis par le GDPR, ainsi qu'un tableau de concordance mettant en comparaison le GDPR et la Directive 95/46/CE. De concert avec les experts du Groupe de travail CIV, le Secrétariat général du CIT prépare une analyse d'impact préliminaire du GDPR et dressera un état des lieux des solutions envisageables en vue du développement futur des produits du CIT relatifs au transport de voyageurs.

Les entreprises ferroviaires chargées du transport ferroviaire de voyageurs ont à composer quotidiennement avec les voyageurs et leurs données personnelles. Pour chacun des membres du CIT, la réforme entraîne un changement des différentes législations nationales sur la protection des données. Enfin, ils pourraient être amenés à actualiser leurs politiques en matière de confidentialité et de marketing et éventuellement à prendre les mesures organisationnelles et techniques nécessaires à une mise en conformité avec le GDPR.

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

*Original: EN*

### Liens utiles

- ➔ [Directive 95/46/CE relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données](#)
- ➔ [Règlement général sur la protection des données \(General Data Protection Regulation \(texte approuvé au niveau politique\)\)](#)



## Se préparer à la révision éventuelle du Rail PRR

La Commission européenne a entrepris le 9 février 2016 une consultation des parties prenantes sur la révision du Rail PRR. Le Secrétariat général du CIT ainsi que les experts du Groupe de travail CIV analysent en profondeur les questions soulevées par la Commission européenne d'un point de vue juridique afin de soutenir la CER dans l'élaboration d'une position coordonnée du secteur ferroviaire.

Sur la base du mandat présenté dans le rapport de 2013 relatif à l'application du Rail PRR, la Commission européenne a publié des orientations interprétatives relatives au Rail PRR le 3 juillet 2015. Celles-ci permettent principalement de clarifier certaines dispositions du PRR, à titre de solution provisoire. La Commission européenne a ensuite publié une feuille de route sur la révision du Rail PRR ainsi qu'une analyse d'impact initiale le 27 novembre 2015. Dans cette feuille de route, la Commission européenne a souligné quatre options possibles, allant d'une renonciation à des modifications du Rail PRR à des modifications substantielles de certaines dispositions. Enfin, comme l'indique la feuille de route, la Commission européenne a lancé une consultation des parties prenantes sur la révision du Rail PRR en guise d'étape préliminaire avant de publier une proposition sur la révision de la réglementation (attendue pour la fin 2016).

Les questions soulevées par la Commission européenne dans les orientations interprétatives, la feuille de route et la consultation se rapportent à la relation entre le Rail PRR et les RU CIV dans son annexe I, à la clarification des rôles et responsabilités des NEB, aux plans d'urgence, aux exemptions, à la possibilité d'introduire une clause de force majeure pour les indemnités en cas de retard, à une clause générale de non-discrimination et à plusieurs autres

éléments. La Commission européenne fait également mention de la possibilité d'inclure une référence à la réglementation sur la résolution de litiges en ligne et à d'autres législations similaires afin de tenir compte des évolutions technologiques.

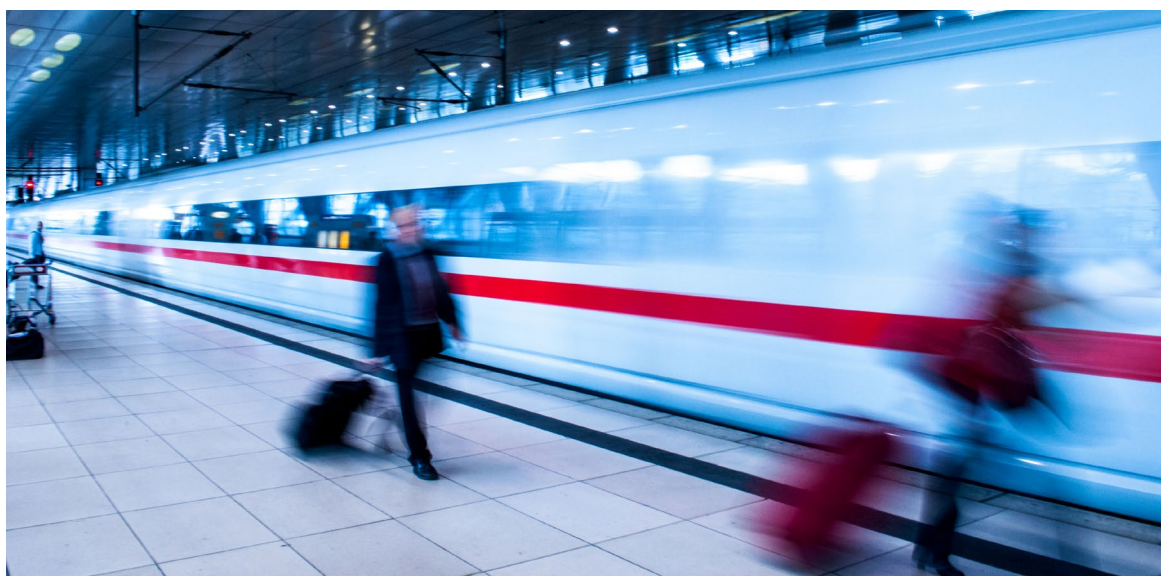
Lors de la dernière réunion du Groupe de travail CIV (Berne, 9 et 10 février 2016), les membres ont analysé les questions juridiques les plus importantes soulevées par la Commission européenne afin de soutenir la CER dans l'élaboration d'une position du secteur ferroviaire.

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

*Original: EN*

### Liens utiles

- ➔ [Rapport de 2013 sur l'application du Rail PRR](#)
- ➔ [Orientations interprétatives de la Commission européenne relatives au Rail PRR](#)
- ➔ [Feuille de route de la Commission européenne sur la révision du Rail PRR](#)
- ➔ [Consultation des parties prenantes sur le Rail PRR](#)



## Nouveau Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire de voyageurs (MCOOP)

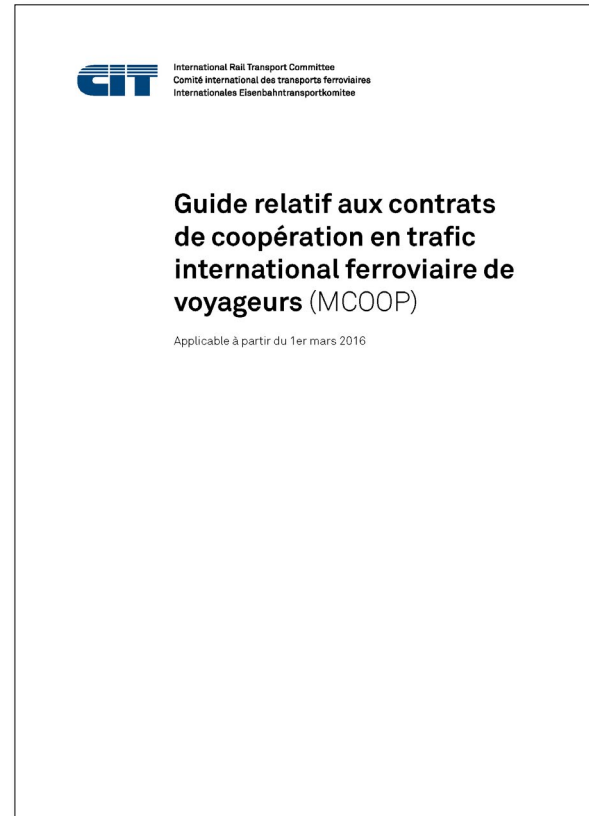
Le nouveau Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire de voyageurs (MCOOP) est entré en vigueur le 1er mars 2016 (voir également la lettre circulaire CIT 3/2016) et est désormais disponible dans les trois langues officielles du CIT (anglais, français et allemand) sur l'espace du site Internet du CIT réservé aux membres.

Le MCOOP se compose de cinq chapitres couvrant différentes questions : vue d'ensemble des documents du CIT et de l'UIC relatifs à la coopération, cadre légal et problématiques juridiques, commentaires relatifs au modèle du contrat de coopération, CG transport subséquent et CG transport substitué. Il annule et remplace les CG co-traitance du 1er juillet 2006, les CG sous-traitance du 3 décembre 2009, les CG traction du 1er juillet 2006 et les CG location du 1er juillet 2006 et a qualité de recommandation au sens du point 2.5 a) des Statuts du CIT ; il ne lie les membres du CIT que si ceux-ci l'ont adopté (principe de l'opting in).

Il existe de bonnes raisons de considérer que les documents de l'UIC et du CIT constituent des règles techniques au sens du Règlement (CE) 169/2009 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, raison pour laquelle ils sont conformes aux exigences du droit européen de la concurrence, d'autant que leur application est laissée à la liberté des membres. Dans le cadre de l'examen de la licéité de leur coopération et la conception concrète de celle-ci, les partenaires de la coopération doivent, pour autant, évidemment s'assurer que la coopération envisagée respecte toutes les règles du droit de la concurrence applicables à leur cas d'espèce. Ainsi, tout accord de coopération doit être soumis à un examen individuel.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN



## Directive concernant les voyages à forfait et les prestations de voyage liées : quelques éléments à retenir pour les entreprises ferroviaires

À l'ère moderne du numérique, de plus en plus de services sont achetés en ligne. Les voyageurs sont mieux instruits et plus exigeants : les voyages organisés ne tiennent pas toujours compte des besoins et intérêts particuliers des clients, qui préfèrent souvent disposer de davantage de liberté et de flexibilité dans la planification et l'achat de leur voyage, sur Internet la plupart du temps. Au vu de l'environnement en constante évolution, l'UE a adopté la nouvelle directive 2015/2302 abrogeant la directive actuelle sur les voyages à forfait. Les sociétés, notamment les entreprises ferroviaires, qui offrent des voyages à forfait ou des prestations de voyage liées, doivent prendre connaissance des nouvelles obligations qui leur incombent en vertu de la nouvelle directive.

### Contexte de la réforme

L'ancienne directive de l'UE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (90/314/CEE) portait principalement sur les offres traditionnelles de voyages organisés [combinaison de modes de transport (avion, rail ou bus), hôtels, location de voitures, etc.] et ne tenait pas compte du nouvel environnement numérique en plein essor.

Ainsi, les clients qui organisent leur voyage par leurs propres moyens, principalement par Internet sur une ou plusieurs pages web reliées, ne peuvent tirer profit des droits octroyés par la directive. Le cadre législatif s'est révélé désuet et ne pouvait plus garantir la sécurité juridique aux clients et aux entreprises.

La réforme du régime juridique applicable aux voyages à forfait a été initiée en 2009 avant d'être complétée avec l'adoption de la nouvelle directive (UE) 2015/2302 du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Les États membres de l'UE sont tenus de veiller à sa transposition dans leur législation nationale avant le 1er janvier 2018. Point important, la nouvelle directive vise une harmonisation totale, ce qui signifie que les États membres doivent s'abstenir de maintenir ou d'introduire dans leur législation nationale des dispositions divergentes (qu'elles soient plus ou moins contraignantes - cf. article 4).

### **Champ d'application de la nouvelle directive relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées**

La nouvelle directive relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées s'applique aux membres du CIT qui proposent des voyages à forfait et/ou des prestations de voyage liées. La nouvelle directive vise principalement à adapter le cadre législatif aux évolutions du marché mais aussi à lever les ambiguïtés et à remplir les vides juridiques. Elle s'applique non seulement aux voyages à forfait traditionnels mais également aux voyages à forfait personnalisés et aux prestations de voyage liées. Les contrats des voyages à forfait sont conclus pour un prix total ou forfaitaire, les services inclus dans l'offre globale sont principalement choisis avant la conclusion du contrat et le package est acheté dans un même point de vente. Depuis peu, les contrats relatifs aux voyages à forfait couvrent également les situations dans lesquelles un client, après avoir acheté le premier service (par ex. un billet de train), est redirigé vers la page web d'un partenaire afin de sélectionner des services supplémentaires (par ex. pour réserver un hôtel). Ces services de clics publicitaires constituent un voyage à forfait uniquement si le nom du voyageur, son adresse électronique et les détails du paiement sont transmis d'un opérateur à l'autre dans les 24 heures après l'achat du premier service. Lorsque deux prestations de voyage sont achetées séparément pour un même circuit (dans un délai de 24 heures) avec l'aide ciblée de l'opérateur, il s'agit d'une prestation de voyage liée.

### **Principaux droits et obligations découlant de la nouvelle directive**

Les principaux droits des consommateurs en vertu du contrat de voyage à forfait concernent les informations précontractuelles, le transfert des voyages à forfait, l'assistance sous la forme d'un hébergement en hôtel en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables et le dédommagement pour les cas de préjudice moral. Les obligations sont plus astreignantes en cas de conclusion de contrats liés à des voyages à forfait, toutefois les clients qui optent pour des prestations de voyage liées peuvent également se prévaloir d'un droit d'accès aux informations, d'une protection en cas d'insolvabilité et d'un droit au rapatriement. Afin de garantir une mise en œuvre plus harmonieuse des obligations d'information, la nouvelle directive propose des formulaires d'information standards pour les contrats relatifs aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées s'agissant de leurs conditions principales.

La nouvelle directive précise en outre que le droit au dédommagement du préjudice dans le cadre de l'offre de voyage n'entache en rien les droits conférés aux voyageurs en vertu de la réglementation européenne sur les droits des passagers et les conventions internationales pertinentes. Les actions introduites au motif d'irrégularités dans les services de transport d'une offre globale peuvent être présentées tant sur la base de la directive relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées que de la réglementation sur les droits des passagers, sachant toutefois que le dédommagement sera déduit afin d'éviter une double indemnisation.

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

*Original: EN*

#### **Lien utile**

→ [Directive \(UE\) 2015/2302 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées](#)

## **« Journées bernoises » – Résumé de la partie Trafic voyageurs**

La partie Trafic voyageurs des « Journées bernoises », animée par Carmen Filipescu (Présidente de la Commission CIV et Directrice des affaires internationales de Regio-trans) a montré à quel point l'environnement juridique du Rail PRR, la nouvelle législation ainsi que les progrès technologiques rapides revêtent une importance concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs, pour aujourd'hui et demain, et quels sont les défis auxquels sera confronté le

secteur ferroviaire à l'avenir. Le CIT soutient à cet égard les entreprises ferroviaires, que ce soit pour l'utilisation de nouveaux instruments de coopération internationale, pour l'émission de titres de transport ou pour des conseils d'ordre pratique.

### **Droits des voyageurs ferroviaires : développements les plus récents**

Depuis 2009, le Rail PRR suscite des questions importantes de la part des entreprises ferroviaires et du CIT et il figure également en bonne place des préoccupations de la Commission européenne. Isabelle Saintilan (SNCF, Présidente

du Groupe de travail CIV) a commencé son exposé par les faits marquants de 2015 au sujet du Rail PRR. Elle s'est notamment penchée sur les orientations interprétatives de la Commission afin de clarifier certains points de ce règlement. Les orientations interprétatives ne constituent pas du droit contraignant, mais présentent l'opinion de la Commission européenne sur les différentes questions liées au Rail PRR ; les tribunaux nationaux et les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du règlement (NEB) peuvent s'y référer. Par ailleurs, Isabelle Saintilan a présenté certaines affaires intéressantes, jugées ou en cours d'instance, portées devant la CJUE et les juridictions nationales au sujet du Rail PRR. Elle a enfin prodigué quelques conseils en vue de la révision programmée du Rail PRR.

### La responsabilité dans le transport multimodal de voyageurs

En lien étroit avec le Rail PRR, la Commission européenne demande de plus en plus que soient garantis les droits des voyageurs dans le transport multimodal et ce, quels que soient les moyens de transport utilisés. Oliver Hirschfeld (DB) a présenté les quatre régimes existants concernant les droits des voyageurs (pour les services de transport par chemin de fer, par bus, par voie maritime et aérienne). Il a souligné les principales similitudes et différences, s'agissant notamment des obligations et responsabilités à l'égard des voyageurs en cas d'annulation ou de retard.



Les divers thèmes intéressants ont mené à de nombreux échanges entre les participants.

La Commission européenne envisage dans un premier temps d'établir un système d'information relatif au transport multimodal dans la directive de l'UE 2010/40 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents, la « directive STI », dans laquelle la Commission est chargée de publier la législation correspondante. Actuellement, la directive STI traite uniquement des systèmes communs d'information relatifs aux transports et n'aborde pas les questions d'émission de titres de transport. Oliver Hirschfeld a conclu sa présentation en exposant les principaux défis des droits des voyageurs dans le transport multimodal : faut-il créer un cinquième régime juridique, en sus des quatre qui existent déjà ? Ou convient-il davantage d'harmoniser les régimes juridiques existants, en prêtant une attention particulière aux questions de responsabilité dans le transport multimodal des voyageurs ?



Carmen Filipescu a présidé le module voyageurs des Journées bernoises.

### Les nouveaux produits du CIT : MCOOP et MIRT

Le CIT s'est attelé, ces dernières années, à l'élaboration de deux nouveaux produits concernant le transport des voyageurs, désormais à la disposition des membres du CIT : le Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire de voyageurs (MCOOP) et le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT). Mme Cotte-Seynaeve (SNCF) a présenté la structure du MCOOP et les modalités d'utilisation pratiques en donnant des exemples concrets de coopération entre les entreprises ferroviaires lors de la conclusion de contrats visant l'exploitation de services ferroviaires internationaux. Jan Svensson (CIT) a enchaîné avec une présentation du MIRT, soulignant à la fois le contexte juridique de l'émission de titres de transport internationaux et indiquant les modalités d'utilisation du MIRT ainsi que les perspectives futures dans le domaine de la billetterie.

### Nouveaux développements et défis concernant l'émission électronique de titres de transport

Rütger Fenkes (DB) a conclu la partie Trafic voyageurs des « Journées bernoises » en présentant quelques solutions intéressantes et toutes nouvelles dans le domaine de l'émission électronique de titres de transport, lesquelles sont actuellement mises en œuvre par la DB en Allemagne. L'un des « outils clés » de la distribution future de titres de transport ferroviaire réside dans le téléphone portable, utilisé comme un outil de contrôle de l'enregistrement et du paiement dans un cadre « Be-in/Be-out » où le voyageur n'a plus besoin d'intervenir (pour les besoins de l'enregistrement ou du règlement), l'émission du titre s'effectuant automatiquement par le biais d'un système « Be-in/Be-out ». Ces nouvelles solutions en matière d'émission électronique de titres de transport soulèvent toutefois de nouveaux défis juridiques, notamment dans le domaine de la protection des données, des droits des voyageurs dans le transport multimodal (ces nouveaux systèmes incluant souvent d'autres modes de transport), de la définition du contrat de transport et de la responsabilité en cas d'annulation ou de retard.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN





## Nouvelles de la réunion de la Commission CIM du CIT

Sous la présidence de Marianne Motherby (Directrice juridique de la DB AG), la Commission CIM du CIT a pris des décisions importantes et orientées sur l'avenir à la fin mars 2016 en ce qui concerne les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon CUV, en se basant sur le principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 § 9 CIM. Le Secrétariat général du CIT a reçu un soutien total concernant les projets et les travaux fondamentaux en vue de l'actualisation des produits marchandises du CIT.

### Lettre de voiture électronique CIM et lettre wagon CUV

Le SG CIT a finalisé pour cette réunion de la Commission CIM les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV dans le cadre du projet du secteur relatif à la numérisation. Les résultats de ces travaux ont été approuvés à l'unanimité. Ils concernent les Guides GLV-CIM et GLW-CUV (spécifications fonctionnelles dans l'annexe 1) ainsi que les Guides du trafic marchandises (GTM-CIT) et du trafic wagons (GTW-CIT), qui contiennent les spécifications juridiques dans les annexes 7a, respectivement 1a. Les processus faisant l'objet des fiches de travail dans ces Guides ont également été adaptés. Sur la base de ces décisions de la Commission CIM et en tenant compte des décisions du Comité 1/2017 du CIT, un rapport sera rédigé le moment venu à l'intention de l'OTIF.

### Interopérabilité juridique CIM/SMGS

Les résultats des travaux des experts en vue de la révision de la Convention de base de l'OSJD relative au droit international des transports ferroviaires seront examinés au niveau intergouvernemental dans le courant de l'année 2016. Les dispositions actuelles du SMGS seront remaniées et reprises dans une large mesure dans un Appendice à la Convention de base. Le SG CIT a renseigné sur la révision du SMGS et les adaptations du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) et du Guide des réexpéditions CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) qui en découlent au niveau du CIT.

Au terme de la réunion de la Commission CIM du CIT, un workshop « Envois postaux sur le rail » a été organisé par le CIT, de concert avec l'UPU, dans le cadre du projet pilote pour le transport d'envois postaux entre la Chine et l'Europe (voir l'article correspondant dans le présent CIT-Info).



A Berne, la Commission CIM a pris des décisions ouvrant des perspectives pour la lettre de voiture électronique et la lettre wagon électronique.

### Modèle de contrat relatif au trafic fer - mer

En vue de la mise en œuvre des CG trafic fer – mer entrées en vigueur le 1er janvier 2015, la Commission CIM du CIT a adopté à l'unanimité le modèle de contrat relatif au trafic fer – mer pour le modèle du transport subséquent élaboré dans le cadre du GT CIM.

Le CIT prépare, de concert avec l'IRU et avec le soutien des RZD, la publication d'un Guide relatif aux régimes de responsabilité CMR-CIM-SMGS dans le courant de l'année 2016. Le Guide a pour but d'établir une comparaison entre le transport international ferroviaire de marchandises (COTIF/ CIM et SMGS) et le transport international routier de marchandises (CMR). Sur la base de ces travaux de comparaison dans le cadre du Guide CIM-CMR-SMGS, le SG CIT va élaborer une check-list concernant des contrats-types en trafic international combiné rail – route. Vous trouverez de plus amples informations sur cette check-list dans l'article du présent CIT-Info consacré au Groupe de travail Multimodalité (page 10).

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

*Original: DE*

## Groupe de travail Multimodalité du CIT : nouveaux projets

Les nouveaux objectifs du Groupe de travail Multimodalité se concentrent sur les interfaces entre le droit ferroviaire et le droit maritime et entre le droit ferroviaire et le droit routier. Dans ces deux domaines, les travaux en vue de la création de clauses-types importantes au niveau contractuel ont été entamés.

### Relation entre le droit ferroviaire et le droit maritime

Dans le domaine des transports multimodaux fer – mer, les travaux du CIT sont déjà bien avancés, grâce en particulier à la participation des entreprises maritimes membres du CIT aux réunions dans le domaine de la multimodalité. Dans ce contexte, il convient en particulier d'attirer l'attention sur un nouveau produit du CIT, les CG trafic fer – mer. Sur la base de ces CG, entrées en vigueur en janvier 2015, un modèle de contrat pour des transports directs selon le modèle du transport subséquent avec la participation d'entreprises maritimes inscrites a été créé. Ce modèle de contrat trafic fer – mer a été approuvé par la Commission CIM et entrera en vigueur le 1er juillet 2016. Il offre une plus-value particulière aux membres du CIT qui organisent des transports directs à destination et en provenance des ports avec la participation d'entreprises maritimes.

Les membres du Groupe de travail Multimodalité ont discuté en réunion de la possibilité de soumettre maintenant le modèle du contrat à l'épreuve de la pratique dans le cadre de transports-pilotes suivis par un petit groupe de travail ad-hoc.



Le groupe de travail Multimodalité a discuté de nouveaux projets.

Les membres du Groupe de travail Multimodalité ont saisi l'occasion pour échanger sur les nouveaux enseignements et développements en ce qui concerne l'inscription de lignes maritimes CIM sur la Méditerranée, la mer Noire, la mer Baltique et la mer Caspienne. Dans ce contexte, quelques informations très intéressantes ont pu être fournies au sujet de lignes maritimes en exploitation.

### Relation entre le droit ferroviaire et le droit routier

Actuellement, le SG CIT développe de concert avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) des instruments de travail en vue de réduire les obstacles juridiques et administratifs en trafic combiné rail – route. Un tableau de comparaison du droit des transports routiers et du droit des transports ferroviaires de marchandises, dans lequel les principales questions juridiques sont expliquées et comparées, constitue une base de travail pour le rapprochement des deux régimes juridiques. Les travaux de comparaison entre les conventions CIM et CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) sont maintenant pratiquement achevés. Le SG CIT a présenté en réunion les principaux enseignements à en retirer. Les travaux de comparaison seront complétés rapidement par l'étude des dispositions du SMGS révisé entré en vigueur le 1er juillet 2015, de manière à permettre au CIT et à l'IRU de publier probablement dans le courant de cette année un Guide relatif aux régimes juridiques CMR-CIM-SMGS.

En prévision de ces travaux de comparaison, il est apparu particulièrement important à la Commission Multimodalité lors de sa dernière réunion en novembre 2015 que les résultats de ces travaux soient transposés à l'avenir dans un produit concret, comme une check-list relative à un contrat-cadre rail – route. C'est pourquoi une telle check-list a été présentée en réunion ; elle contient principalement des clauses-types pour le transbordement route – rail, le chargement des unités de transport sur la route roulante et le système « réseau » de responsabilité rail – route pour le transbordement et le chargement.

Les dispositions de cette check-list doivent être discutées prochainement également avec l'IRU ; elles seront présentées au Groupe de travail CIM en juin 2016.

La prochaine réunion du Groupe de travail Multimodalité aura lieu le 24 mars 2017 à Berne au siège du CIT. A n'en pas douter, elle contribuera à réduire les obstacles juridiques et administratifs dans les transports multimodaux.

*Nina.Scherf(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Envois postaux par le rail : Workshop du CIT avec l'UPU

Le transport d'envois postaux entre la République populaire de Chine et l'Europe de l'Ouest constitue une grande opportunité pour les entreprises membres du CIT, mais aussi d'une manière plus générale pour le développement du commerce global via Internet (e-commerce). Les marchandises peuvent être transportées de manière fiable en l'espace de 10 à 15 jours à un prix concurrentiel dans les deux directions entre la République populaire de Chine et l'Europe (Union européenne et Suisse) en transit par la magistrale transsibérienne (Fédération de Russie) ou par la route de la soie (Kazakhstan).

### Transports ferroviaires d'envois postaux entre la Chine et l'Europe

Afin que ce modèle d'entreprise soit couronné de succès pour le rail, les entreprises ferroviaires et les Etats concernés doivent collaborer étroitement. L'Union postale universelle (UPU) et le CIT, qui ont leur siège à Berne, ont élaboré les conditions-cadres dans le domaine du droit des transports au niveau des experts. L'UPU collabore étroitement également avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) afin de clarifier les interfaces avec les autorités douanières. Les deux organisations envisagent de soutenir sur le plan juridique dans le courant de l'année 2016 des projets-pilotes pour le transport d'envois postaux entre la République populaire de Chine et l'Europe, avec la participation du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT). Les envois postaux se composeront essentiellement de marchandises échangées entre la Chine et l'Europe grâce à l'essor du commerce électronique. Les trois organisations internationales (UPU, CIT et CCTT) ont signé un Memorandum of Understanding (MoU) le 18 mars 2016 au siège de l'UPU à Berne ; ce document règle la collaboration en vue de soutenir les projets-pilotes envisagés (voir l'article correspondant dans le présent CIT-Info).



Le Workshop «Mail by Rail» a pu compter sur de nombreux participants pour connaître un véritable succès.

### Workshop CIT « Envois postaux par le rail »

Afin de soutenir la planification, l'organisation et l'exécution de ces transports d'envois postaux, le SG CIT a organisé à l'issue de la 19ème réunion de la Commission CIM un workshop avec des experts renommés venant de la pratique. Le workshop a démontré clairement à l'aide d'études de cas concernant le transport ferroviaire d'envois postaux en Grande-Bretagne (DHL et DBSR UK) et en Suisse (La Poste et CFF Cargo) les avantages de l'utilisation des produits marchandises du CIT, en particulier la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Le potentiel largement inexploité du transport ferroviaire d'envois postaux a été démontré dans les différentes présentations du point de vue des entreprises postales, des transporteurs ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure. Dans la présentation du CCTT, RZD Logistics (filiale des Chemins de fer russes) estime le volume des envois postaux entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie à 64'000 tonnes en 2013, ce qui correspond à environ 8'000 conteneurs. En outre, selon ces calculs, une augmentation de 10 à 15 % est prévue chaque année, de sorte que près de 400'000 conteneurs peuvent être attendus annuellement entre la Chine et l'Europe.

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

*Original: DE*

## Journées bernoises 2016 – Synthèse du module trafic marchandises

Les caractéristiques du contrat de transport international ferroviaire des marchandises et ses relations avec le droit de la vente et le droit de la logistique étaient au centre des discussions dans le cadre du module des Journées bernoises 2016 consacré au trafic marchandises. Comme à l'accoutumée, Marianne Motherby, Présidente de la Commission CIM du CIT et Directrice juridique de la DB AG, a animé ce module avec brio.

Le module a été ouvert par le Professeur Thomas Koller de l'Université de Berne. Il s'est attaché à mettre en lumière les nombreuses relations entre le droit international de la vente selon la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises et le droit du transport ferroviaire de marchandises selon les Règles uniformes CIM (organisation du transport, emballage de la marchandise, droit de disposer de la marchandise / de modifier le contrat de transport, refus de la marchandise par l'acheteur / le destinataire, obligation de supporter les risques et qualité pour agir en justice, etc.). Dans la logique de la classification des différentes espèces de contrats, le contrat de vente constitue le contrat principal et le contrat de transport le contrat accessoire. Il importe donc que leur contenu soit autant que possible cohérent et bien aligné, ce qui n'est pas toujours possible en raison de leur complexité. Quelques divergences existent entre la Convention des Nations Unies et les Règles uniformes CIM, auxquelles il faudrait éventuellement réfléchir en prévision d'une prochaine révision des Règles uniformes CIM. Cette remarque vaut par exemple pour le droit de modifier le contrat de transport.

Christian Cuenca, juriste à la DB AG, s'est intéressé à la validité externe et interne du contrat de transport international ferroviaire des marchandises. Par validité externe, il convient de comprendre la relation entre le client et le transporteur; la validité interne concerne les relations entre les transporteurs dans le cadre des différents modèles d'exécution des transports. S'agissant de la validité externe, Monsieur Cuenca a développé la situation en ce qui concerne notamment la définition légale du contrat de transport, la nature du contrat de transport, les parties au contrat de transport ainsi que leurs droits et obligations. S'agissant de la validité interne, l'orateur s'est concentré sur l'architecture contractuelle, les droits et obligations des parties aux contrats et les régimes de responsabilité applicables dans le cadre des différents modèles d'exécution des transports.

Erik Evtimov, Suppléant du Secrétaire général du CIT, a présenté un thème d'actualité « La lettre de voiture en tant que lien entre les éléments commerciaux et juridiques du contrat international du transport ferroviaire de marchandises et sa digitalisation croissante ». Il a passé en revue notamment l'ensemble des relations contractuelles qui concernent le transporteur (avec l'expéditeur, le gestion-



La Présidente a modéré les discussions avec les intervenants.

naire de l'infrastructure, le détenteur du wagon, etc.) dans le cadre de l'exécution de transports internationaux ferroviaires de marchandises. Plusieurs de ces intervenants utilisent la lettre de voiture CIM conférant ainsi à cette dernière de nombreuses fonctions (opérationnelle, commerciale, comptable, douanière, bancaire). Dans le cadre du contrat de transport, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur. A l'ère de l'électronique, il importe que la lettre de voiture puisse être utilisée sous forme électronique. L'article 6 § 9 CIM le permet, à condition que les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données soient équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Avec « La représentation des chaînes logistiques mondiales dans les contrats de transport des différents modes de transport », Wouter Verheyen de l'Université Erasmus Rotterdam a invité les participants à réfléchir à une nouvelle approche du droit. Pour illustrer ses propos il a fait le parallèle entre l'intervention du plombier avec sa boîte à outils et les services proposés par le transporteur/logisticien. Dans le cas du plombier, indépendamment de l'outillage utilisé pour son intervention, seule la réparation finale compte pour le client. Il en va de même pour le transport d'une marchandise : indépendamment de l'application des différents régimes juridiques dans la chaîne logistique, seul le transport de la marchandise compte pour le chargeur. Dans sa conclusion, Monsieur Verheyen a relevé que le droit des contrats devrait faciliter l'innovation logistique au lieu de créer des obstacles et des incertitudes. Comme ce n'est pas le cas actuellement, la marge de manœuvre des parties contractantes pour assurer contractuellement la sécurité juridique de leurs opérations est limitée. Une évolution au niveau législatif est donc nécessaire. La nouvelle réalité de la logistique exige une nouvelle approche dans le domaine du droit de la logistique au lieu d'un « traitement curatif » des systèmes existants. Monsieur Verheyen a esquissé quelques idées de solutions.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR



*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.*

## Modification du contrat de transport

A quelles conditions une modification du contrat de transport est-elle autorisée en cours de route? Est-il possible d'acheminer une partie de l'envoi jusqu'à sa destination? Dans ce cas, un transport par route de l'envoi est-il autorisé? Comment faut-il traiter la lettre de voiture ?

### Limites du droit de modifier le contrat de transport

Conformément à l'art. 18 § 1 CIM, le droit de modifier le contrat de transport dépend du droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise ; l'exercice de ce droit n'est toutefois pas absolu et ne peut être exercé qu'à certaines conditions. En premier lieu, la modification du contrat de transport doit être possible, licite et raisonnablement exigible et ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois (art. 19 § 3 CIM). Ces procédures sont de nature opérationnelle et concernent notamment la formation du train et les sillons<sup>(1)</sup>. Il convient en outre d'observer les limites imposées par l'art. 19 § 4 CIM, selon lesquelles une modification ultérieure du contrat de transport ne doit pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

(1) Voir R. Freise, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 3ème édition 2014, p. 1978, note 3.

Pour les raisons énoncées ci-dessus, une division de l'envoi, respectivement une continuation partielle du transport sous le régime des RU CIM est pratiquement exclue, également en recourant à un transporteur routier comme auxiliaire au sens de l'art. 40 CIM, et cela même avec le consentement du transporteur ferroviaire, la disposition de l'art. 19 § 4 CIM étant contraignante.

En cas de modification du contrat de transport, le transporteur ferroviaire est en outre protégé sur la base du principe de la sécurité juridique car l'expéditeur, respectivement le destinataire dans les cas de l'art. 18 § 3 CIM, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

### Traitement de la lettre de voiture

La présentation du duplicata de la lettre de voiture par l'expéditeur ou par le destinataire dans le cas de l'art. 18 § 3 CIM, sur lequel la modification ultérieure du contrat de transport est documentée, constitue une sécurité juridique pour les parties au contrat de transport. L'acceptation et l'exécution des modifications ultérieures sont traitées selon les fiches de travail 04-01 et 04-02 et l'annexe 17 du GTM-CIT. Cette dernière résume les différentes opérations concernant le traitement de la lettre de voiture et des papiers d'accompagnement en cas de modification du contrat de transport. Elle part du principe que les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi, situation que le transporteur doit également vérifier selon le GTM-CIT.

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

*Original: DE*



## Le Memorandum of Understanding (MoU) concernant le transport des envois postaux a été signé à Berne

Le Directeur général de l'Union postale universelle – UPU (Bishar A. Hussein), le Secrétaire général du Conseil de coordination des transports transsibériens – CCTT (Gennady Bessonov) et le Secrétaire général du CIT ont signé un Memorandum of Understanding (MoU) le 18 mars 2016 au siège de l'UPU, en présence du Directeur général adjoint de l'UPU (Pascal Clivaz). Les trois organisations veulent s'engager ensemble afin de créer les conditions-cadres pour l'exécution de transports ferroviaires d'envois postaux entre la Chine et l'Europe de l'Ouest. Des transports-pilotes vont être exécutés dans une prochaine étape. Le CIT soutiendra les entreprises ferroviaires participantes en mettant à disposition les documents de transport nécessaires.



Pascal Clivaz (Directeur général adjoint de l'UPU), Gennady Bessonov (Secrétaire général du CCTT) et Cesare Brand (Secrétaire général du CIT) lors de la cérémonie de signature du MoU.

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

*Original: DE*

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

Pays	Entreprise	Statut de membre
Roumanie	MMV Rail Romania <a href="http://www.mmvrail.ro/">http://www.mmvrail.ro/</a>	Membre titulaire depuis le 1er janvier 2016
Pays-Bas	Eurail Group G.I.E. <a href="http://www.eurailgroup.org/">http://www.eurailgroup.org/</a>	Membre associé depuis le 1er mars 2016
Serbie	Srbija Kargo ad <a href="w3.srbtrail.rs/zskargo/tl.aspx">w3.srbtrail.rs/zskargo/tl.aspx</a>	Membre titulaire depuis le 1er mars 2016
Belgique	B Logistics NV <a href="http://www.blogistics.be">www.blogistics.be</a>	Membre titulaire depuis le 1er avril 2016

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

*Original: DE*



## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
12 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
19 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Joël Forthoffer
24 mai	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
14-15 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
23 juin	Commission CIV	Berne	Tetyana Payosova
6/7 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne	Tetyana Payosova
7/8 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
22 septembre	Comité 2/2016	Genève	Cesare Brand
29 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Berne	Jan Svensson

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
3-4 mai	Séminaire d'accession COTIF	OTIF	Bakou	Erik Evtimov
11 mai	FSM Steering Group	FSM	Bruxelles	Jan Svensson
17 mai	TAP-TSI / FSM Workshop	FSM	Paris	Jan Svensson
18-19 mai	TAF-TAP TSI – CCM Meeting	ERA	Lille	Jan Svensson
24 mai	Groupe d'étude «utilisateurs wagons»	UIC	Paris	Erik Evtimov
24-25 mai	Meeting CIT, CCTT et UPU	CCTT	Moscou	Erik Evtimov
23-26 mai	UIC Technical Meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
30 mai	Groupe de travail du SG pour la révision des RU CUI	OTIF	Berne	Nina Scherf
30-31 mai	UIC Regional Assembly	UIC	Milan	Cesare Brand
31 mai	Groupe de travail CUI	OTIF	Berne	Nina Scherf Cesare Brand
7 juin	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
7-9 juin	NRT Meeting	UIC	Luxembourg	Jan Svensson
8-10 juin	Group of Experts towards Unified Railway Law	UNECE	Genève	Cesare Brand Erik Evtimov
17 juin	Assistants Meeting	CER	Helsinki	Erik Evtimov
21 juin	CIT-RailData séance de coordination	CIT	Berne	Erik Evtimov
22-24 juin	Global Rail Freight Conference	GRFC	Rotterdam	Jean-Luc Dufournaud Cesare Brand
28-30 juin	EWT Lenkungsgruppe	UIC	Svetlogorsk	Tetyana Payosova
8-9 septembre	Assemblée générale VöV	VöV	Lugano	Cesare Brand

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

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