

☰ TABLE DES MATIÈRES

Conférence des réclamations voyageurs

Berne, 29 septembre 2016

La conférence débutera par un examen des derniers développements du règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), du nouveau règlement relatif à la protection des données et des produits voyageurs du CIT. Ensuite, l'accent sera mis sur des cas concrets des services réclamations voyageurs, lesquels seront abordés en groupes avant d'être débattus en session plénière. Dans l'après-midi, la SNCB présentera le service clientèle tel qu'il fonctionne à la gare de Bruxelles-Midi puis des cas intéressants en matière d'assistance aux voyageurs ayant manqué leur correspondance.

➔ [page 12](#)

Assemblée générale du CIT

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 17 novembre 2016 à Berne au siège du CIT (Weltpoststrasse 20, salle A, 1er étage). La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 h. et durera jusqu'à 11.30 h. au plus tard. Durant la deuxième partie jusqu'à 12.30 h, Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC, et François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, nous parleront de la « Globalisation des standards ferroviaires européens ».



International Rail Transport Committee
Assemblée Générale

- 2 Workshop d'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF à Bakou
- 3 Commission CIV
- 3 Groupe de travail CIV/SMPS
- 5 Transfert de données personnelles vers des pays non membres de l'UE en trafic international de voyageurs
- 6 Groupe de travail CIM du CIT
- 7 Conférence des services des réclamations marchandises 2016 du CIT
- 8 La Commission CUI prend congé de sa Présidente en exercice
- 10 Perte de colis à main : quand la responsabilité du transporteur est-elle engagée en vertu des RU CIV ?
- 10 Etablissement du procès-verbal de constatation (CIT20)
- 11 Réunion de printemps du Comité du CIT



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Les activités du CIT sont dictées par les Commissions, qui sont compétentes pour l'élaboration et le développement des produits du CIT. Depuis le dernier CIT-Info, les Commissions compétentes dans les domaines de l'infrastructure et du transport des voyageurs se sont réunies et ont retenu les travaux futurs du CIT dans ces domaines. Nous vous renseignons ci-après sur ces réunions et les principales décisions prises.

Vous trouverez également dans le présent numéro un article sur un workshop relatif au droit de transport organisé à Bakou, avec la participation du CIT. L'Azerbaïdjan est devenu le 50ème Etat membre de l'OTIF en 2015. Des articles sur les résultats des réunions du Comité du CIT, des Groupes de travail CIM et CIV/SMPS, ainsi que de la Conférence des services des réclamations marchandises complètent le présent numéro. Je souhaite enfin attirer votre attention sur l'article relatif aux questions juridiques en relation avec la protection des données dans les transports est – ouest de voyageurs.

Je vous souhaite un bel été et une bonne lecture.

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



Le CIT participe au workshop d'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF à Bakou

En relation avec l'adhésion récente de l'Azerbaïdjan comme 50ème Etat membre de la COTIF, les autorités nationales compétentes et les Chemins de fer de l'Azerbaïdjan (ADY) ont organisé un workshop d'adhésion au début du mois de mai 2016 à Bakou, avec le soutien de l'OTIF et du CIT. Le workshop avait pour but de commenter l'application de la COTIF et de ses Appendices A (CIV), B (CIM) et C (RID) et leur mise en œuvre au niveau des chemins de fer par le biais des produits du CIT.

En sus des experts de l'OTIF, du CIT et de l'Azerbaïdjan, de nombreux experts de Géorgie, de Turquie et d'Ukraine ont participé au workshop. Au total, plus de 50 personnes ont saisi l'opportunité de cette offre de formation au niveau régional.

En prévision de l'achèvement de la ligne Bakou – Tbilissi – Kars (BTK) probablement à la fin 2016, l'utilisation de la lettre de voiture CIM et des produits marchandises du CIT

est examinée en priorité par les Chemins de fer azerbaïdjais, géorgiens et turcs (ADY, GR et TCDD), ce qui rend aussi l'adhésion des Chemins de fer géorgiens au CIT actuelle. Au demeurant, selon la présentation de Madame Nevin Kaygisiz, Cheffe de division au sein du Département marchandises des TCDD et membre du Comité du CIT, des prescriptions seront proposées pour la réalisation des transports internationaux de marchandises sur la ligne Bakou – Tbilissi – Kars et pour le franchissement de la frontière et le traitement des envois entre la Turquie et la Géorgie (gares frontières, remise des wagons, etc.). Le SG du CIT assumera un rôle de conseil et de coordination.

A l'issue de la visite du représentant du CIT du nouveau terminal d'Aljat au bord de la mer Caspienne et des entretiens avec des représentants des ADY et des Chemins de fer du Kazakhstan (KZD), des entretiens devraient suivre en vue de l'inscription de la ligne maritime Aljat – Aktau sur la mer Caspienne sur la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM de l'OTIF. Le CIT suivra l'évolution de ce dossier au sein de sa Commission Multimodalité.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



L'Azerbaïdjan est devenu de 50ème Etat membre de l'OTIF en 2015.



Bilan de la réunion de la Commission CIV du CIT

La révision du Rail PRR, que la Commission européenne prépare actuellement, constituera la priorité du CIT et de ses membres dans les mois à venir. Toutefois, des thèmes nouveaux, notamment les questions liées à la protection des données et les solutions en matière de transport multimodal, revêtent une importance croissante pour les membres du CIT. Lors de sa dernière réunion, la Commission CIV ne s'est pas contentée d'apporter des modifications aux produits voyageurs du CIT, mais a également discuté du rôle joué par le CIT dans la sensibilisation de ses membres à ces nouveaux domaines.

Lors de sa dernière réunion le 23 juin 2016 au siège du CIT à Berne, la Commission CIV du CIT a dressé un bilan des évolutions les plus récentes du droit européen susceptibles d'avoir une incidence sur le transport international ferroviaire des voyageurs. Elle a notamment évoqué la révision du PRR initiée par la Commission européenne (la proposition de révision du PRR est attendue pour la fin de l'année), l'état d'avancement du 4^{ème} Paquet ferroviaire et le nou-



La Commission CIV a dressé un bilan des évolutions les plus récentes du droit européen en transport international ferroviaire de voyageurs.

veau Règlement général sur la protection des données. L'an dernier, le Secrétariat général du CIT ainsi que le Groupe de travail CIV ont analysé les solutions multimodales «rail+» offertes par les entreprises ferroviaires membres du CIT. La Présidente de la Commission CIV, Mme Carmen Filipescu, et le Vice-président, M. Enrico Trapazzo, ont tous deux reconnu l'importance du travail réalisé par le CIT dans ce domaine.

Comme de coutume, la Commission CIV a également examiné les modifications aux produits voyageurs du CIT préparées par les experts membres du Groupe de travail CIV et apporté certaines modifications aux GCC-CIV/PRR, à l'AIV et au MIRT. Les modifications des GCC-CIV/PRR entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2016 et les autres le 11 décembre 2016. De plus, le nouveau Glossaire du Trafic Voyageurs du CIT entrera également en vigueur le 11 décembre.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Nouvelles du Groupe de travail CIV/SMPS

La première phase du projet du CIT « Intéropérabilité juridique CIV/SMPS » s'est achevée avec succès avec le séminaire organisé à Monte-Carlo. Le GT CIV/SMPS se concentre depuis lors sur les prochaines échéances.

Solutions contractuelles standardisées pour les transports internationaux de voyageurs CIV/SMPS du point de vue de la pratique

Dans le cadre de la deuxième phase du projet, le SG CIT envisage d'abord de procéder à une étude approfondie du cadre juridique et contractuel, en particulier en ce qui concerne les deux relations de trafic de la FPC Moscou – Nice et Moscou – Paris. Dans le contexte d'un transport subséquent dans le champ d'application du SMPS, plusieurs questions juridiques intéressantes se posent du point de vue du droit du transport en ce qui concerne l'exécution de l'ensemble du transport dans le champ d'application des deux régimes juridiques SMPS et COTIF/CIV – voir le schéma ci-après.

En l'espèce, le transport substitué signifie qu'une EF qui a conclu un contrat de transport avec le voyageur ou qui participe au contrat de transport comme transporteur subséquent confie, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire à une EF substituée ; celle-ci a alors une relation contractuelle uniquement avec l'EF principale qui lui confie le transport, mais pas avec le voyageur [art. 3 b) CIV]. D'un point de vue juridique, le transport substitué constitue une forme particulière de la sous-traitance, avec une règle spéciale en matière de responsabilité : selon l'art. 26 §5 2^{ème} phrase CIV (mort et blessures de voyageurs) et l'art. 39 §4 CIV (perte, avarie ou retard à la livraison de bagages et de véhicules), le transporteur principal et le transporteur substitué sont solidairement responsables.

Une combinaison entre des transporteurs subséquents dans le champ d'application du SMPS et des transporteurs substitués dans le champ d'application de la COTIF/CIV est tout à fait imaginable : dans une chaîne de transport, les EF 1, 2 et 3 agissent comme transporteurs subséquents et l'EF 1 confie l'exécution d'une partie du transport aux EF 4, 5 et 6 dans le champ d'application des RU CIV. Dans un tel cas, les EF 4, 5 et 6 n'apparaissent pas sur le titre de transport.

Programme de travail 2016-2018

Le Groupe de travail CIV/SMPS a retenu les priorités suivantes dans son programme de travail 2016-2018 pour la deuxième phase du projet :

- Solutions contractuelles standardisées pour les transports internationaux de voyageurs CIV/SMPS du point de vue de la pratique (modèles de contrats pour les modèles des transporteurs subséquents et des transporteurs substitués) ;
- Application des nouveaux produits voyageurs du CIT, en particulier le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) et le Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international de voyageurs (MCOOP) par les FPC/RZD, les BC et les UZ voyageurs ;
- Comparaison des titres de transport par rapport au nouveau Guide du CIT des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) et application du fond de garantie du CIT par les FPC/RZD et les UZ et sa protection juridique dans les Etats membres de la CEI ;
- Questions relatives à la protection des données dans les transports est – ouest de voyageurs (en particulier en relation avec le nouveau règlement européen relatif à la protection des données) ;

- Conséquences de la révision du PRR sur les transports CIV/SMPS, en particulier en ce qui concerne l'extension potentielle du champ d'application du PRR aux transporteurs substitués et/ou aux tractionnaires et modification potentielle des modalités relatives aux dérogations selon l'article 2(6) PRR ;
- Conséquences de l'élaboration du projet d'une Convention de base relative aux transports internationaux ferroviaires et de son annexe relative aux transports internationaux de voyageurs dans le cadre de l'OSJD sur les transports est – ouest de voyageurs ;
- Soutien juridique aux travaux du Groupe de pilotage du tarif est – ouest de l'UIC.

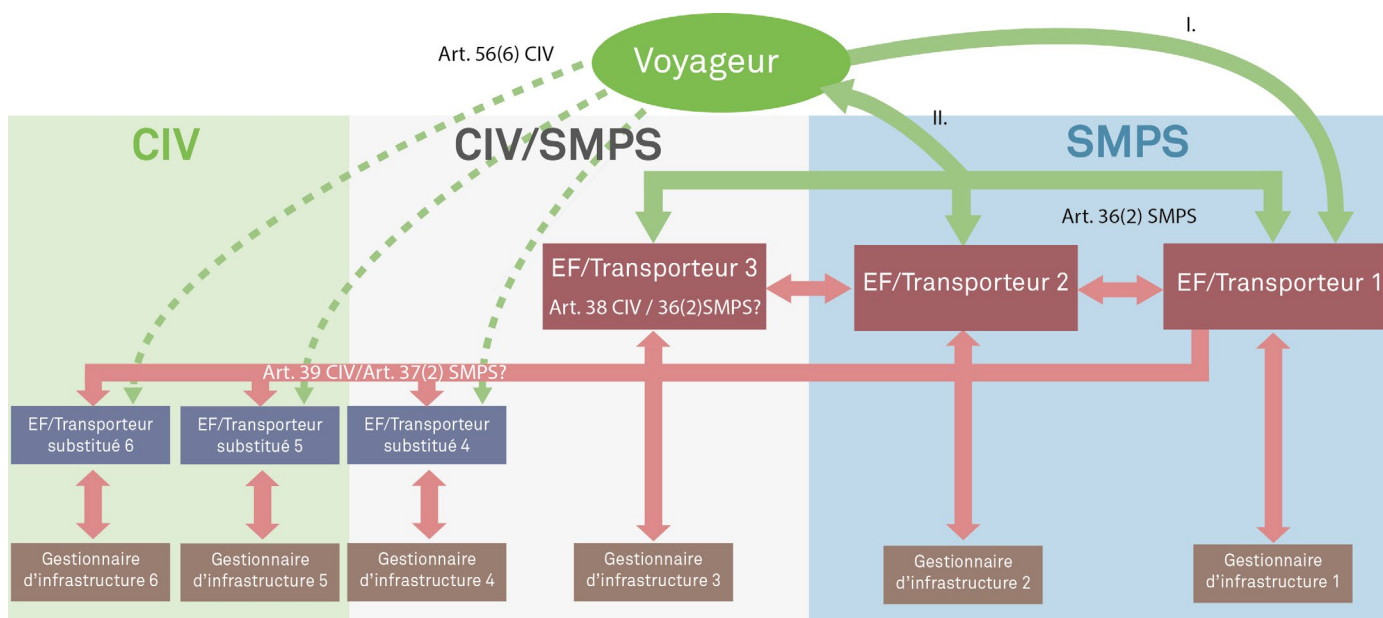
Prochaine réunion

La prochaine réunion du Groupe de travail CIV/SMPS aura lieu le 26 octobre 2016 à Berne au siège du CIT.

Le Groupe de travail CIV/SMPS se félicite de la participation de représentants des LG, de PKP Intercity et des UZ à cette réunion, en vue de l'examen des questions au programme de travail pour la deuxième phase du projet.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



Transport subséquent selon le SMGS et plusieurs transports substitués selon les RU CIV.

Transfert de données personnelles vers des pays non membres de l'UE dans le domaine du transport international de voyageurs

Les données recueillies sur les voyageurs à des fins d'émission de titres de transport, d'activités après-vente (par ex. le traitement des réclamations) ou de marketing doivent en certaines occasions être transférées depuis le territoire de l'UE vers d'autres pays. Lorsque ces données personnelles sont ainsi transférées à des pays tiers (en dehors de l'Islande, du Liechtenstein et de la Norvège qui font partie de l'Espace économique européen (EEE) et appliquent le droit européen sur la protection des données), ledit transfert est subordonné à un ensemble particulier d'exigences, tant en vertu de la directive sur la protection des données actuellement en vigueur qu'en vertu du nouveau règlement général sur la protection des données (règlement 2016/679, RGPD).

Le transfert de données sur les voyageurs à des pays tiers nécessite des précautions particulières compte tenu du fait que les autres pays du monde peuvent ne pas offrir un niveau de protection suffisant à l'égard des données à caractère personnel par rapport à l'UE. La principale règle envisagée par la directive sur la protection des données et par le RGPD vise à permettre le transfert des données personnelles vers des pays qui ne font pas partie de l'UE et de l'EEE uniquement si un niveau de protection adéquat est garanti. La Commission européenne a confirmé le niveau adéquat de protection des données personnelles (les « décisions d'adéquation ») pour un certain nombre de pays, dont le Canada, la Suisse, Israël, l'Argentine, pour n'en citer que quelques-uns.



Lorsqu'aucune décision d'adéquation n'a été prise par la Commission européenne, d'autres solutions s'offrent aux entreprises pour leur permettre d'opérer légalement le transfert de données personnelles (cf. article 46 du RGPD). Les garde-fous appropriés sont notamment les suivants :

- Instrument légalement contraignant entre administrations publiques ;
- Règles d'entreprise contraignantes (règles internes applicables aux groupes de multinationales) approuvées par l'autorité de surveillance ;
- Clauses-types sur la protection des données adoptées par la Commission (jusqu'à présent, la Commission européenne a publié deux ensembles de normes

contractuelles types concernant le transfert de données entre responsables du traitement des données (décision 2001/497/CE et décision 2004/915/CE) en dehors de l'UE/EEE et un ensemble pour le transfert à des responsables du traitement des données établis en dehors de l'UE/EEE (décision 2010/87/EE) ;

- Clauses-types de protection des données adoptées par l'autorité de surveillance et approuvées par la Commission ;
- Code de déontologie approuvé prévoyant des engagements obligatoires et exécutoires du responsable du contrôle/traitement dans le pays tiers l'obligeant à appliquer des garde-fous appropriés (par ex. des clauses contractuelles entre responsables du contrôle/traitement des données)
- Mécanisme de certification approuvé prévoyant des engagements obligatoires et exécutoires pour les responsables du contrôle/traitement dans le pays tiers, les obligeant à appliquer des garde-fous appropriés.

Dans le même temps, le nouveau RGPD, à l'instar de la directive présentement applicable, prévoit un certain nombre de dérogations pouvant être utilisées dans certaines situations. S'agissant des transporteurs ferroviaires, certaines de ces dérogations peuvent présenter un intérêt pratique spécial. Par exemple, le transfert de données peut être permis lorsque la personne concernée par les données a été informée des risques potentiels liés au transfert des données et a expressément consenti au transfert proposé ou lorsque le transfert est nécessaire à l'exécution d'un contrat (par ex. contrat de transport).

Le Secrétariat général du CIT suivra de près la mise en œuvre du nouveau RGPD et discutera de l'ensemble des cas pratiques pertinents lors des réunions à venir des Groupes de travail CIV et CIV/SMPS.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org
Original: EN

21ème réunion du Groupe de travail CIM du CIT

Le principal projet en cours du CIT, à savoir la lettre de voiture électronique CIM et la lettre wagon CUV, était au centre des discussions lors de la première réunion de cette année du Groupe de travail CIM (GT CIM). Avec les membres du GT CIM, le SG du CIT a élaboré au niveau du secteur les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV, sur la base du principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 §9 CIM. Parallèlement, le SG du CIT apporte son soutien à RailData lors de la finalisation des spécifications techniques dans le cadre du projet e-Rail-Freight.

Reconnaissance judiciaire des documents (de transport) électroniques et nécessité d'une signature électronique

En relation avec la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM et la numérisation croissante dans le secteur ferroviaire, la reconnaissance du contrat comme moyen de preuve (art. 6 §2 CIM) devant les tribunaux nationaux et les autres autorités est importante. C'est pourquoi le GT CIM avait chargé le SG du CIT, avec le soutien des membres du GT CIM, de préparer une vue d'ensemble des réponses aux questions ci-après dans les différents Etats :

- Les documents électroniques sont-ils généralement reconnus par les tribunaux dans le cadre de la libre appréciation des preuves ?
- Les documents de transport (lettre de voiture et documents d'accompagnement comme les certificats d'origine, les certificats phytosanitaires, les déclarations de marchandises dangereuses, etc.) sont-ils reconnus par les tribunaux ?
- Lorsque les documents électroniques sont reconnus, une signature électronique est-elle nécessaire comme preuve devant un tribunal ?
- Les documents électroniques sont-ils autorisés pour l'archivage des données et à des fins de preuve de garanties comme par exemple vis-à-vis des autorités fiscales et financières ?
- A quelles autres fins des documents électroniques sont-ils prévus et reconnus ?

Les réponses à ces questions en Suisse, en Pologne, en Allemagne et en Bulgarie ont été présentées en réunion. Le GT CIM a décidé que ces questions devraient aussi être examinées dans d'autres pays afin de disposer d'une vue d'ensemble plus complète et de tirer d'autres conclusions. Le GT CIM estime en outre que la question suivante devrait encore être examinée dans le cadre de la poursuite des travaux : dans quelle mesure la communication avec les tribunaux nationaux et les autorités compétentes peut-elle intervenir par voie électronique ou est-elle déjà introduite dans certains pays ?

En vue de la poursuite des travaux relatifs à la signature numérique, il convient de prendre en considération également le règlement (UE) No 910/2014 du Parlement européen



La lettre de voiture électronique CIM et la lettre wagon CUV étaient au centre des discussions du groupe de travail CIM.

et du Conseil sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur, en vigueur depuis septembre 2014. Les dispositions matérielles du règlement s'appliquent directement depuis le 1er juillet 2016. Une nouveauté du règlement consiste en la reprise de règles explicites de preuve dans la réglementation européenne. Grâce au règlement, les possibilités juridiques pour une valeur probante élevée des documents électroniques sont étendues. Cependant, la question de savoir comment les tribunaux nationaux appliqueront les nouvelles règles dans la pratique demeure ouverte.

Procès-verbal de constatation électronique CIT20

En tenant compte des résultats des travaux menés jusqu'à ce jour au sein du GT CIM, des enseignements tirés de la dernière Conférence des services des réclamations marchandises du CIT et des propositions supplémentaires de DB Cargo, l'élaboration des données et des flux des messages relatifs au procès-verbal de constatation électronique sera entamée lors de la prochaine réunion du GT CIM les 30 novembre et 1er décembre 2016 ; il s'agira notamment de

- définir les spécifications fonctionnelles dans la nouvelle annexe 20b au GTM-CIT (par analogie avec l'annexe 7b au GTM-CIT en vigueur / avec la nouvelle annexe 1 au GLV-CIM) ;
- de prendre en considération la numérisation du procès-verbal de constatation (annexe 20 au GTM CIT) dans les fiches de travail (processus) du GTM-CIT ;

→ de se concerter avec RailData en vue d'intégrer le procès-verbal de constatation comme document d'accompagnement à la lettre de voiture électronique dans la version 1.4 des spécifications techniques.

En relation avec l'examen des dispositions relatives à la transmission du procès-verbal de constatation électronique, il y aura lieu d'examiner également la question de l'authentification du document par le biais d'une signature (électronique) ou d'un autre moyen.

Droit du wagon

Au terme de leurs négociations concernant le remaniement des dispositions en matière de responsabilité pour les dommages causés par les wagons (art. 27 du Contrat uniforme d'utilisation des wagons – CUU), l'UIC, l'UIP et l'ERFA sont parvenues à un compromis, qui a été présenté lors de la réunion du Groupe d'étude Utilisateurs wagons le 24 mai 2016. Du texte élaboré en commun ressort clairement la passerelle juridique entre l'article 7 CUU (Admission technique et maintenance des wagons) et l'article 27.1 CUU (Principe

de responsabilité) ; le projet prévoit nouvellement une présomption de responsabilité du détenteur du wagon selon l'art. 27.1 CUU en cas d'admission technique et de maintenance des wagons non conformes à l'art. 7 CUU.

Workshop du CIT relatif à la lettre de voiture électronique en 2017

A la suite de la partie statutaire de la prochaine réunion de la Commission CIM le 23 mars 2017, le CIT organisera un workshop l'après-midi à Berne au sujet de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV. A l'issue de la réunion de la Commission CIM et sur la base des discussions durant le workshop, le SG du CIT enverra un rapport au SG de l'OTIF concernant les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon CUV.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Conférence des services des réclamations marchandises 2016 du CIT

La Conférence des services des réclamations et des services juridiques du 19 mai 2016 à Berne a consacré son premier module aux thèmes d'actualité « Traitement des dommages selon les différents modèles de transport » et « Conséquences du droit de la concurrence sur les travaux des services des réclamations ». En introduction, les principaux travaux en cours et les projets du CIT ont été présentés. Le deuxième module était organisé avec différents thèmes sous forme de travaux de groupe qui ont permis aux participants d'échanger leurs points de vue et de trouver de nouvelles idées et propositions. Finalement, un troisième module consacré au networking a été proposé aux participants.

« Traitement des dommages selon les différents modèles de transport » et « Conséquences du droit de la concurrence sur les travaux des services des réclamations »

En introduction, M. Evtimov (CIT) a présenté les travaux en cours du CIT et la situation actuelle du droit du transport international de marchandises, en particulier les développements récents sur les modèles juridiques de transport. Il a souligné les avancements dans le cadre des travaux relatifs aux spécifications juridiques et fonctionnelles pour la lettre de voiture électronique qui ont été approuvés par la Commission CIM en mars 2016 et permettront la publication de nouveaux Guides au 1er janvier 2017. La collaboration avec RailData en vue de finaliser les spécifications techniques et la mise en œuvre du Code des douanes de l'UE du 1er mai 2016 dans les produits du CIT constituent les prochaines étapes. M. Evtimov a donné en outre un aperçu sur les projets dans le domaine du trafic marchandises, notamment l'interopérabilité juridique CIM/SMGS, et sur les travaux en cours pour le développement d'un cadre juridique pour des transports pilotes de colis postaux de la Chine à l'Europe.



La Conférence a atteint les objectifs qu'elle poursuit : contribuer à la formation continue des membres du CIT et développer les relations entre les services clientèle des membres du CIT en offrant une plateforme pour les échanges de vues sur des thèmes d'actualité.

M. Baumeler (CFF Cargo) a présenté les différents modèles de transports avant d'examiner le traitement des dommages pour chaque modèle. En s'appuyant sur les bases juridiques, pour le transporteur subséquent (art. 26 CIM) et pour le transporteur substitué (art. 27 CIM), il a montré pour chaque modèle les actions judiciaires qui peuvent être exercées en cas de dommages.

Mme Rumpold (RCA) a d'abord présenté les orientations du droit de la concurrence en s'appuyant sur les bases juridiques du droit européen (art 101 ss. du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) et le droit national. Elle a ensuite présenté les influences du droit de la concurrence dans les différents modèles de transport qui sont réglés dans la CIM.

Questions d'intérêt général

Dans la deuxième partie de la conférence, trois groupes de travail ont été proposés aux participants pour leur permettre de donner leur avis, comparer leurs points de vue et procéder à des échanges sur les questions posées.

Cette année les travaux de groupes se sont intéressés aux questions suivantes :

- Sur la base d'un cas concret, l'application des RU CIM et de l'AIM a été examinée, notamment le traitement de la demande d'indemnité à l'aide des formulaires qui facilitent les échanges entre EF. Le traitement des réclamations en trafic fer - mer avec les CG trafic fer-mer (2015) et en trafic CIM/SMGS avec les modifications de l'Annexe 10 AIM (01/07/2016) a été discuté.
- Avec le procès-verbal de constatation et les solutions pour l'apposition et l'inscription des scellés, les participants étaient invités à examiner un cas pratique et utiliser la documentation du CIT en relation avec les scellés. Des propositions concrètes pour aider le per-

sonnel sur le terrain ont été recensées.

- En relation avec la lettre de voiture électronique CIM et lettre wagon électronique CUV, l'examen des solutions pour le procès-verbal de constatation électronique et le procès-verbal de constatation d'avarie électronique avec les représentants des services des réclamations a permis de formuler de nouvelles suggestions.

Au terme de la conférence, un rapporteur de chaque groupe a présenté le résultat de ces discussions au plénum. Les idées de solutions qui se sont dégagées de ces travaux de groupes seront approfondies au sein du prochain Groupe de travail CIM du CIT en juin 2016.

En résumé

Une fois de plus, grâce à la richesse et qualité des débats la Conférence a atteint les objectifs qu'elle poursuit : contribuer à la formation continue des membres du CIT et développer les relations entre les services clientèle des membres du CIT en offrant une plateforme pour les échanges de vues sur des thèmes d'actualité.

La prochaine Conférence des services de réclamation marchandise aura lieu le jeudi 18 mai 2017 à Berne, au siège du CIT.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

La Commission CUI prend congé de sa Présidente en exercice

La 22ème réunion de la Commission CUI était présidée pour la dernière fois par Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS). La révision des Règles uniformes CUI et une information sur le processus international de commande des sillons étaient au centre des discussions. Comme de coutume, la réunion a débuté par des échanges d'informations entre les participants sur l'évolution du droit international et les affaires portées devant les tribunaux.

Informations relatives au droit international et aux décisions des tribunaux

Les membres de la Commission CUI saisissent régulièrement l'occasion des réunions de la Commission pour échanger des informations sur les affaires portées devant les tribunaux nationaux. Cette année, une décision du Tribunal administratif supérieur (Oberverwaltungsgericht) allemand a retenu l'attention. Le tribunal devait déterminer si, pour un transport longue distance de voyageurs par la SNCF annoncé auprès de DB Netz AG sur le tronçon Aix-la-Chapelle Sud – Dortmund, le critère de priorité « sillon international » peut être invoqué lorsque l'annonce précise que « le train est en provenance ou à destination de Paris »⁽¹⁾. Cette décision est importante pour les travaux internationaux



Le Secrétaire général de Forum Train Europe a présenté le processus international de commande des sillons.

(1) De plus amples informations sur cette décision peuvent être consultées dans le No 1/2016 du Bulletin des transports internationaux ferroviaires de l'OTIF (voir lien à la fin de cet article).

dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, le tribunal allemand ayant retenu des critères (étroits) pour qu'un sillonn soit considéré uniquement comme international.

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

Lors de la 25ème réunion de la Commission de révision de l'OTIF en juin 2014, le Secrétaire général a décidé de créer un groupe de travail qui lui est directement subordonné afin de le soutenir lors de l'examen et de l'élaboration de propositions de modification des RU CUI. Le SG CIT participe aux réunions du Groupe de travail CUI de l'OTIF avec un statut d'observateur, afin de représenter les intérêts des EF dans le cadre de ces travaux. Lors de ses réunions, le Groupe de travail de l'OTIF a examiné plusieurs propositions de modification de l'art. 1 CUI (Champ d'application) et de l'art. 8 des RU CUI (droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure). Par ailleurs, le terme « trafic international ferroviaire⁽²⁾ » a été discuté en relation avec le champ d'application ; selon le projet de texte actuel, il implique l'utilisation de sillons internationaux ou de sillons nationaux successifs, ces derniers devant être coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure.

Pour la poursuite des discussions relatives à la révision des RU CUI, la Commission CUI a invité le Professeur Freise, expert reconnu du droit du transport ; il a pu donner des informations importantes sur le contexte de la révision. Sur cette base, les membres de la Commission CUI ont discuté la position du CIT en prévision de la réunion du GT CUI de l'OTIF le 31 mai 2016 et la procédure ultérieure pour les travaux de révision. Il était particulièrement important pour la Commission CUI que la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure contenue dans la définition actuelle du terme « trafic international ferroviaire » soit supprimée, une telle coordination ne pouvant pas toujours être assurée. Par ailleurs, le droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure doit être suffisamment large pour couvrir d'autres dommages que ceux visés par les Règles uniformes CIM et CIV, tels que les indemnités « PRR ».

Le processus international de commande des sillons

Le SG CIT avait invité le Secrétaire général du Forum Train Europe, Peter Jäggy, pour donner une vue d'ensemble du processus international de commande des sillons.

(2) Le projet actuel prévoit que le terme trafic international ferroviaire désigne « un trafic qui implique l'utilisation d'un sillonn international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés »



La Commission CUI prend congé de sa Présidente, Marie-Ghislaine Hénuset.

Une connaissance de ce processus est impérative aux yeux du CIT si l'on veut que la révision des Règles uniformes CUI et en particulier leur champ d'application soit non seulement légalement conforme, mais réponde aux besoins opérationnels dans la pratique.

Prise de congé de la Présidente et élection de son successeur

La 22ème réunion de la Commission CUI était aussi la dernière réunion de la Commission présidée par Marie-Ghislaine Hénuset, en raison de son départ à la retraite en été 2016.

La Commission CUI a profité de l'occasion pour remercier Marie-Ghislaine Hénuset de son engagement exceptionnel en faveur des transports internationaux ferroviaires en général et en faveur du CIT en particulier et pour lui souhaiter le meilleur pour l'avenir. Au terme de la réunion, la Commission s'est réjouie de la désignation du successeur de Marie-Ghislaine Hénuset en la personne d'Adriaan Hagdorn, des NS. Sa candidature sera soumise à l'Assemblée générale du CIT en novembre 2016.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Lien utile

→ [Bulletin des transports internationaux ferroviaires de l'OTIF](#)



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.

Perte de colis à main : quand la responsabilité du transporteur est-elle engagée en vertu des RU CIV ?

Dans les transports ferroviaires, il peut arriver que les effets personnels fassent l'objet d'un vol. L'article 15 CIV reconnaît expressément que la surveillance des colis à main incombe aux voyageurs. Mais que se passe-t-il si un représentant du personnel ferroviaire demande à un voyageur de placer son bagage dans un endroit spécialement adapté aux colis à main et qui ne se trouve ni sous le siège ni sur le porte-bagages situé au-dessus du siège ? Y a-t-il transfert de responsabilité dans ce cas ? Dans sa récente décision, la Cour suprême d'Autriche (plus haute juridiction du pays) a clarifié la question de la responsabilité au sujet des colis à main à bord d'un train.

Dans l'affaire 10b231/15z, la juridiction suprême d'Autriche a été saisie d'une action par un voyageur ayant effectué un trajet entre Budapest et Salzbourg, dont les bagages furent volés alors qu'ils avaient été placés dans un espace spécialement dédié à cet effet, de manière peu visible depuis le siège du voyageur. Ce dernier a réclamé des dommages-intérêts à hauteur d'un montant de 7'600 EUR au motif que, ayant suivi les indications d'un agent l'incitant à placer son bagage dans l'espace prévu à cet effet, l'obligation de surveillance avait été transférée du voyageur au transporteur et à son personnel.

La Cour suprême d'Autriche n'a pas retenu les arguments du voyageur et a rappelé dans sa décision que le voyageur a le droit de transporter des colis à main gratuitement, mais qu'ils doivent être déposés dans l'espace d'une voiture spécifiquement dédié à cet effet. Par conséquent, l'indication fournie par l'agent ne constituait qu'une précision de ce droit. Par ailleurs, la Cour n'a pu constater dans l'affaire aucun élément pouvant suggérer que le colis à main volé ait été placé dans un compartiment spécialement dédié aux

bagages (p. ex. en tant que bagage enregistré) et que l'obligation de surveillance aurait été transmise au transporteur et son personnel. La Cour a notamment fondé sa décision sur la loi relative au transport ferroviaire (Eisenbahnbeförderungsgesetz) qui transpose les RU CIV.

Les RU CIV, hormis le fait qu'elles reconnaissent l'obligation du voyageur de surveiller ses colis à main (article 15), prévoient deux situations exclusives dans lesquelles la responsabilité pour la perte ou l'avarie d'un colis à main incombe au transporteur : (i) lorsque l'avarie ou la perte du colis à main est directement liée au décès ou à un dommage corporel subi par le passager ; ou (ii) lorsque cette perte ou cette avarie du colis à main est imputable à une faute du transporteur (cf. article 33 CIV). Ainsi, sauf cas de faute du transporteur, il appartient au voyageur de bien veiller sur ses colis à main lorsqu'il voyage à bord d'un train.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Etablissement du procès-verbal de constatation (CIT20)

Qui est compétent pour l'établissement du procès-verbal de constatation et quelles fonctions un tel document doit-il remplir ? Dans ce contexte, de quelle manière le terme « transporteur » selon l'article 42 §1 CIM doit-il être compris ? Quels sont les éléments essentiels du procès-verbal de constatation ?

Définition légale selon les RU CIM

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en

allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit. Telle est l'exigence légale selon l'article 42 §1 CIM. Le terme « transporteur » est un terme collectif dans les RU CIM et les produits du CIT. Il couvre le transporteur contractuel et le transporteur subséquent. Par ailleurs, un transporteur substitué ou un auxiliaire selon le cas – cf. art. 27 §2 et 40 CIM – établit le procès-verbal de constatation au nom et pour le compte du transporteur contractuel ou du transporteur subséquent.

Modèle du procès-verbal selon le CIT20

Un modèle du procès-verbal de constatation au sens de l'art. 42 CIM fait l'objet de l'annexe 20 au GTM-CIT. Selon le point 2.5 b) des Statuts du CIT, le GTM-CIT est d'application

obligatoire pour les membres du CIT du fait de leur adhésion à l'association (seul « l'opting out » est possible). La fiche de travail 06-01 du GTM-CIT est donc obligatoire pour les membres du CIT ; elle décrit les mesures à prendre en cas de perte et d'avarie de la marchandise. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit établir sans délai et si possible en présence de l'ayant droit un procès-verbal de constatation CIT20. L'article 42 §1 CIM constitue la base juridique.

Un formulaire permettant le remplissage, l'impression et la transmission électroniques du procès-verbal de

constatation est téléchargeable sur le site Internet du CIT (www.cit-rail.org).

Enfin, il convient de souligner que le procès-verbal a pour but d'établir des faits en relation avec la perte ou l'avarie de la marchandise ; il ne doit contenir aucune déclaration quant à la responsabilité du transporteur.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



PRO DOMO

Réunion de printemps du Comité du CIT

La première réunion du Comité du CIT de cette année a eu lieu le 28 avril 2016 à Berne au siège du CIT, sous la direction du Président du CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF). Les Journées bernoises du CIT chargées de tradition et le développement des produits voyageurs, marchandises, wagons et infrastructure constituaient l'essentiel du programme de cette première réunion.

Résultat réjouissant des comptes 2015

Le compte de résultat 2015 présente un bénéfice de CHF 11'780. Le capital propre augmente en conséquence de CHF 475'096 à CHF 486'876. L'organe de contrôle a vérifié la régularité de la tenue de la comptabilité et des comptes et propose à l'Assemblée générale d'approuver les états financiers.

Mutations Comité

Madame Kuznetsova a informé le Secrétaire général du CIT qu'elle a repris une nouvelle fonction en-dehors des RZD. Le SG CIT répondra à la lettre du Directeur des relations internationales des RZD, Monsieur Sergey Stolyarov, en demandant aux RZD de proposer une personne appropriée pour remplacer Madame Kuznetsova au sein du Comité du CIT.

Programme de travail 2016

Le Comité a pris acte avec satisfaction du rapport du Secrétaire général ; le programme de travail 2016 adopté lors de l'Assemblée générale 2015 est mis en œuvre comme prévu.

Journées bernoises 2016

Les Journées bernoises du CIT ont eu lieu les 3 et 4 mars 2016 à Berne au siège du CIT. Le Comité a examiné les résultats de la consultation effectuée auprès des participants. Les retours sont très positifs : 75 % des participants ont



Le Président du CIT Jean-Luc Dufournaud ouvre la réunion de printemps du Comité du CIT à Berne.

choisi l'évaluation bon à très bon pour les Journées bernoises et 68 % des participants ont choisi la même évaluation pour la séance de formation du CIT.

La « Round Table of the General Counsel » organisée pour la première fois avant les Journées bernoises a été très appréciée et pourrait être intégrée au programme de la soirée entre les deux jours de la conférence lors des prochaines Journées bernoises.

S'agissant de la conception future du programme de formation, le Comité a chargé le SG CIT d'effectuer une consultation auprès des membres de l'organisation.

Réunion d'automne du Comité à Genève

La réunion d'automne du Comité aura lieu le 22 septembre 2016 à Genève.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Conférence des services réclamations voyageurs, Berne, 29 septembre 2016

La Conférence des services des réclamations voyageurs, organisée conjointement par le CIT et l'UIC, aura lieu le 29 septembre au siège de l'Union postale universelle, à Berne. Elle s'adresse principalement au personnel des services des réclamations, de la vente et des services juridiques.

Durant la matinée, les participants découvriront une vue d'ensemble des derniers développements en relation avec le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) et quelques exemples pertinents de litiges portés devant les tribunaux et les NEB.

Par ailleurs, des exposés seront proposés sur la nouvelle législation de l'UE relative à la protection des données, de même qu'un rapport intéressant du Danemark sur la manière dont les contrôles récemment établis aux frontières entre ce pays et la Suède ont affecté le service clientèle des DSB, ainsi qu'un état des lieux des nouveaux produits du CIT.

Dans l'après-midi, la SNCB présentera son service clientèle tel qu'il fonctionne à la gare de Bruxelles-Midi, l'un des centres ferroviaires les plus fréquentés d'Europe.

➔ [Flyer / inscription](#)





CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
7/8 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
22 septembre	Comité 2/2016	Genève	Cesare Brand
29 septembre	Conférence des services réclamations voyageurs	Berne	Jan Svensson
18-19 octobre	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
20 octobre	Groupe d'experts «scellés»	Mainz	Joël Forthoffer
26 octobre	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
27 octobre	Groupe ad hoc lettre de voiture électronique CIM/SMGS	Varsovie	Lothar Schneemann
17 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
18 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov, Nina Scherf
30 nov. - 01 déc.	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
18-19 août	Postal pilot transportation by rail	UPU	Berne	Erik Evtimov
23 août	Friends of the Chair	UNECE	Genève	Cesare Brand, Erik Evtimov
8-9 septembre	Generalversammlung VöV	VöV	Lugano	Cesare Brand
13 septembre	Ticketing Layout Group (TLG) Meeting	UIC	Anvers	Jan Svensson
14-15 septembre	XXV Plenary Meeting of the CCTT	CCTT	Ulan Bator	Jean-Luc Dufournaud
14-15 septembre	Ticketing Security Group (TSG)/IRT Meetings	UIC	Anvers	Jan Svensson
15 septembre	UIC Studiengruppe Güterwagenverwender	UIC	Prague	Erik Evtimov, Nina Scherf
19 septembre	MN-Committee & General Assembly	CER	Berlin	Cesare Brand
20-21 septembre	Innotrans Conference	Innotrans	Berlin	Cesare Brand
27-28 septembre	TAP MD ad-hoc group	UIC	Berne	Tetyana Payosova, Jan Svensson
4-5 octobre	UIC Commercial/Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson, Tetyana Payosova
10-13 octobre	UIC technical groups meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
10-12 octobre	Railway Pro Summit	Railyway Pro	Bucarest	Cesare Brand
10 octobre	Freight Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
11 octobre	CER Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
12 octobre	CER Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
27 octobre	Rail Workshop Egypte	Euromed	Le Caire	Cesare Brand
28 octobre	Green Logistics. Ideas. Practice. Prospects	RZD	Moscou	Erik Evtimov

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