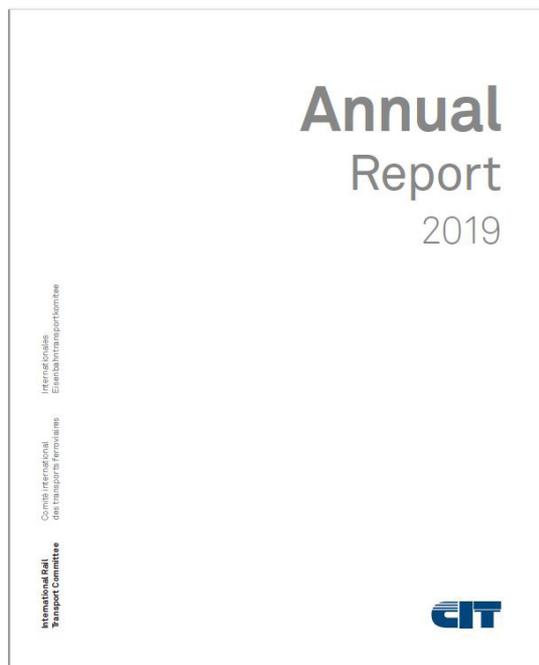




## TABLE DES MATIERES

Le rapport annuel 2019 offre une analyse approfondie de consulter les derniers événements et activités du CIT.

Vous recevrez ces prochains jours le rapport annuel 2019 du CIT.



- 2 «Journées bernoises» du droit international du transport ferroviaire»
- 4 Révision : Mot d'ordre pour les travaux du Groupe de travail CIV en 2020
- 5 Edition des produits marchandises du CIT sous forme numérique
- 6 Normalisation des contrats relatifs à l'utilisation de l'infrastructure
- 7 Limitation de la responsabilité en cas d'avarie totale du wagon conformément au CUU ?
- 8 CIT ITSELF
- 9 Calendrier CIT



Chères lectrices, chers lecteurs,

### Les années 2020 sont les années de la numérisation



Nous avons appris à apprécier au CIT les avantages de la numérisation durant cette période de la crise du coronavirus. Malgré ces circonstances difficiles, nous avons pu continuer à travailler grâce au télétravail et assister nos membres, par exemple avec l'envoi d'une lettre circulaire traitant de questions du droit des transports et de la signification de la force majeure. La numérisation représente une opportunité pour les chemins de fer d'améliorer considérablement l'efficacité des opérations et la qualité des performances. Dans le cadre du « Pacte vert » européen et des initiatives et projets correspondants au niveau national, les pouvoirs publics ont montré une grande volonté de soutenir les chemins de fer dans le cadre de la numérisation. Cette chance doit être saisie par les chemins de fer et elle le sera ! Le CIT soutiendra activement ses membres dans ce contexte.

Lors des « Journées bernoises 2020 » par exemple, auxquelles ont participé plus de cent personnes, l'impact de la numérisation sur les contrats de transport a été examiné. Vous trouverez un article à ce sujet dans le présent numéro !

En ces temps difficiles, nous vous souhaitons le meilleur et surtout la santé, ainsi qu'à vos familles.

Avec mes meilleures salutations de Berne

**Cesare Brand**  
Secrétaire général du CIT



## « Journées bernoises » du droit international du transport ferroviaire

L'évolution de la réglementation et l'impact de la numérisation sur le contrat de transport ont été au centre des discussions des 10èmes Journées bernoises. Plus d'une centaine de représentants des chemins de fer, des autorités, des universités et du barreau ont participé à cet événement les 13 et 14 février 2020 à Berne. La conférence était placée sous la présidence de Gilles Mugnier (SNCF).

### Jeudi matin

L'événement a commencé par un panel de haut niveau sur les derniers développements du droit ferroviaire du point de vue des organes législatifs et du secteur. Le Secrétaire général de l'OTIF, Wolfgang Küpper, a rendu compte des résultats de la 13ème Assemblée générale de l'OTIF en 2018, des travaux sur la numérisation de la lettre de voiture et de l'orientation des travaux du nouveau Groupe de travail d'experts juridiques. Les participants ont également eu un aperçu des travaux de l'OTIF dans le domaine de l'interopérabilité technique et de la sécurité. Maurizio Castelletti (chef de l'unité « Single European Rail Area ») a expliqué les priorités de la Commission européenne. Il a concentré sa présentation sur la mise en œuvre du 4ème paquet ferroviaire. Une préoccupation importante de la Commission européenne est l'harmonisation du droit au-delà des frontières de l'UE, en utilisant les instruments juridiques existants. Une partie importante de sa présentation était consacrée au « Pacte vert » européen, une opportunité unique pour le développement des chemins de fer.

Le « Pacte vert » et en particulier sa mise en œuvre au sein des chemins de fer était également le thème central de la présentation de Libor Lochman, directeur de la CER, qui a formulé des attentes claires du point de vue des chemins de fer : un plan d'action pour le transport ferroviaire de marchandises, l'amélioration de l'interopérabilité transfrontalière,

l'amélioration des interfaces rail - route, l'internalisation des coûts externes, l'augmentation des subventions pour l'électrification, la numérisation et la réduction du bruit, l'amélioration des conditions-cadres pour les investissements privés dans le secteur ferroviaire et un financement solide de la recherche et de l'innovation.

Annika Kroon (cheffe d'unité adjointe à la DG Move) a donné un aperçu des projets de l'UE dans le domaine de la numérisation, en particulier le projet Digital Transport & Logistics Forum (DTLF) et les travaux relatifs au nouveau règlement sur la numérisation des documents de transport (eFTI). Il s'agit de travaux importants dans le domaine de la numérisation du flux d'informations entre les chemins de fer et les autorités. Enfin, Luca Mariorenzi (FS Technology), en sa qualité de responsable du groupe technique dans le domaine du transport de voyageurs à l'UIC, a évoqué les nombreux travaux, projets et initiatives de l'UIC dans les domaines de la numérisation de l'exploitation ferroviaire, du matériel roulant, de la maintenance et de la sécurité.



jeudi matin

### Jeudi après-midi

Dans le domaine du transport de marchandises, l'accent a été mis sur les possibilités des nouvelles technologies telles que la « Blockchain » ou le « Smart Contract » (Vitus Ammann, CFF) et les défis de la logistique numérique ( Prof. Dr. Andreas Furrer, Université de Lucerne). Dr. Erik Evtimov (Suppléant du Secrétaire général du CIT) a donné un aperçu des travaux du CIT dans le domaine de la numérisation des documents de transport. Prof. Dr Rainer Freise (Université Goethe, Francfort-sur-le-Main) a présenté les dernières décisions de justice dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises et de l'utilisation des wagons.

Enfin, Lothar Schneemann (DB AG) a renseigné sur les projets de numérisation en cours et des défis d'un point de vue pratique dans la mise en œuvre de la numérisation. Ce panel était animé par Jean-Luc Dufournaud (SNCF, Président de la Commission CIM du CIT).

Dans le domaine du transport de voyageurs, l'accent a été mis sur la numérisation des billets. Luca Mariorezzi (FS Technology) a rendu compte des derniers développements de la billetterie électronique, Oliver Hirschfeld (DB AG et Président du Groupe de travail CIV du CIT) a analysé les défis juridiques posés par les solutions dites « porte-à-porte ». Jan Svensson (expert au domaine voyageurs du SG CIT) a renseigné sur les travaux en cours du CIT dans le domaine de la numérisation. Dans une perspective différente, Frauke Quik et Willem Maarten van Luijn (tous deux de NS International) ont rendu compte des défis et des opportunités de la coopération entre les juristes et les experts informatiques. Enfin, Isabelle Saintilan (SNCF, Vice-Présidente de la Commission CIV) a évoqué les derniers développements de la révision du règlement sur les droits des voyageurs (PRR). Ce panel était animé par Enrico Trapazzo (FS, Président de la Commission CIV du CIT)



jeudi après-midi

### Vendredi matin

La dernière partie des Journées bernoises a débuté par une analyse passionnante du Prof. Dr. Christoph Müller (Université de Neuchâtel) sur l'application du droit des contrats en vigueur aux « Smart Contracts » en particulier. Jonna Pöllänen de Maas Global a présenté « whim », une application en matière de billetterie entièrement intégré et multimodal, qui a déjà été introduit avec succès dans certaines villes (Helsinki, Birmingham, Anvers et Vienne). Sandra Dobler (Senior Legal Adviser au SG CIT) a rappelé que la numérisation va de pair avec la protection des données et a présenté les travaux et les produits du CIT dans ce domaine. L'événement s'est terminé par une présentation de Nora Teuwsen (partenaire Bär & Karrer). Elle a montré que la numérisation et l'innovation ne peuvent avoir lieu que dans un environnement culturel approprié. La structure organisationnelle et la culture d'entreprise doivent être conçues de telle sorte que les innovations et donc la numérisation puissent se développer.

Les prochaines Journées bernoises auront lieu dans deux ans les 10 et 11 février 2022.

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

Original : DE



vendredi matin



## Révision : Mot d'ordre pour les travaux du Groupe de travail CIV en 2020

L'année 2020 est placée sous le signe des travaux de révision pour le Groupe de travail CIV, qui s'est réuni pour la 48e fois les 11-12 février 2020 à Berne.

### Révision du PRR et son impact sur les produits du CIT

Le Groupe de travail CIV (GT CIV) a débuté sa séance en discutant des derniers avancements dans le cadre de la révision du Règlement CE 1371/2007 et notamment de la publication de l'orientation générale du Conseil de l'Union européenne en décembre 2019.

La révision du PRR aura également un impact sur les produits du CIT, raison pour laquelle le GT CIV a déjà entamé les discussions sur ses possibles implications notamment sur l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV). Les travaux de révision y relatifs ne pourront toutefois débuter qu'une fois que la version définitive du PRR sera connue.

### Questions de ticketing

Le GT CIV œuvre sur les questions de ticketing. Il compte procéder à différentes modifications de son Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT).

Outre des changements rédactionnels, le SG CIT a également décidé d'apporter des clarifications dans le MIRT demandées par ses membres. L'introduction de règles transitoires plus spécifiques concernant l'utilisation du fond de garantie 1996/2006 pour les billets domestiques a également été discutée, sachant que ces fonds de garantie ne pourront plus être utilisés pour émettre des billets internationaux au-delà du 31 décembre 2021.

### Groupe de travail CIV et protection des données

Le SG CIT est passé à la deuxième phase de développement de son Guide de la protection des données pour les entreprises de transport (MDP). Il procède ainsi actuellement à la rédaction de la deuxième partie des articles commentés du MDP ainsi que de méthodologies.

Il a traité de l'avancement de ces travaux avec le GT CIV. Néanmoins, à partir de cette année, les questions techniques relatives à la protection des données seront traitées au sein du Groupe d'experts en protection des données.

Elle se déroulera désormais les 17 et 18 juin 2020 sous la forme d'une conférence web.

### La multimodalité et la collaboration avec l'UIC et IATA

Après avoir œuvré en 2019 sur ses modèles de coopération air/fer, le SG CIT a entamé depuis fin 2019 des discussions avec IATA. Ces discussions s'inscrivent également dans les travaux de l'UIC en la matière.

Le but est de développer une solution globale tenant compte des aspects juridiques, techniques et commerciaux en matière de collaboration air/fer.

Ces discussions et ces travaux se poursuivent en 2020, raison pour laquelle le SG CIT continue d'en informer le GT CIV.

### Prochaine réunion en transport voyageurs

La prochaine réunion en matière de transport voyageurs aura lieu les 12-13 mai 2020. La réunion aura lieu les mêmes jours par vidéoconférence.

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

Original : FR



Des discussions tournées vers l'avenir



## Edition des produits marchandises du CIT sous forme numérique et prochains suppléments à ces produits

Le Secrétariat général du CIT (SG CIT) progresse également en 2020 dans l'actualisation et la réédition des produits marchandises. Nous vous renseignons ci-après sur les travaux effectués et les prochains suppléments. En raison de la pandémie de Covid-19 (Coronavirus), le calendrier a dû être modifié. L'entrée en vigueur des décisions est reportée de six mois au 1er janvier 2021.

### Achèvement réussi de la réédition des produits marchandises sous forme numérique

Après la réédition des quatre guides du CIT relatifs au transport de marchandises et à l'acheminement des wagons vides ([GLV-CIM](#), [GTM-CIT](#), [GLW-CUV](#) et [GTW-CUV](#)) le 1er janvier 2017, les documents suivants ont été réédités dans une deuxième phase le 1er janvier 2019 : [GLV-CIM/SMGS](#), [GR-CIM/SMGS](#), [CGT CIM](#) et [CGT EurAsia](#). Le SG CIT a réédité les autres documents le 1er juillet 2019 : [Check-list accords clients](#), [Check-list accords traitement des réclamations](#), [CG Coopération](#), [Contrat-type sous-traitance TC](#), [Contrat-type trafic fer – mer](#) et [AIM](#).

La publication de la [Check-list pour un contrat-cadre relatif au transport international de marchandise fer – route](#) le 1er janvier 2020 a mis un terme à la réédition des produits du CIT sous forme numérique. Avec la mise en ligne du nouveau site Internet dans les prochaines semaines, l'utilisation des produits sera encore plus conviviale pour les membres du CIT.

### Remaniement du chapitre 6 AIM

Lors de la réunion du Groupe de travail RCF2 de l'UIC (groupe de l'UIC compétent pour les règles relatives aux relations financières entre les entreprises, notamment aussi dans le cadre des procédures relatives au traitement des dommages) en mai 2019, des questions concernant le traitement et le règlement des dévoyés selon le chapitre 6 de l'AIM par le transporteur substitué ont également été discutées dans le cadre de la révision de la fiche UIC 304 (dont le contenu a été transféré nouvellement dans le IRSe30304).

À l'heure actuelle, le chapitre 6 de l'AIM définit en détail les procédures et les modalités de paiement entre les transporteurs concernés lors de dévoyés en cas d'utilisation de la lettre de voiture CIM. Etant donné que l'AIM ne s'applique qu'aux transporteurs subséquents, il a été convenu de réfléchir à la manière dont ces règles pourraient être révisées en ce qui concerne les décomptes dans le cadre du modèle « achat / vente » avec un transporteur substitué. Lors de l'examen des propositions de modification de l'AIM, le Groupe de travail CIM est parvenu à la conclusion que les dispositions du chapitre 6 de l'AIM devraient être conçues de façon qu'il en ressorte clairement que l'AIM, en cas de convention correspondante, s'applique également au transporteur substitué, au-delà du cas normal de l'application de l'AIM aux transporteurs subséquents.

### Modification de l'annexe 2 GLV-CIM

Dans une lettre de juin 2019, PKP Cargo a soumis au SG CIT une proposition visant à modifier les commentaires relatifs à la case 21 de la lettre de voiture CIM pour prévoir que la liste des marchandises jointe à la lettre de voiture doit être observée en cas d'indication du code NHM 990200 ou 994100 dans la case 24 de la lettre de voiture CIM.

La proposition de PKP Cargo avait pour contexte l'entrée en vigueur de [la directive européenne 2014/40/UE sur les produits du tabac](#). Conformément à l'article 15 paragraphe 5 de cette directive, le système de traçabilité du tabac (Track & Trace-System) impose à tous les opérateurs économiques concernés par le commerce des produits du tabac, du fabricant au dernier opérateur avant le premier détaillant, et ainsi donc aussi aux transporteurs, d'enregistrer l'entrée de toutes les unités de conditionnement en leur possession, ainsi que tous les mouvements intermédiaires et la sortie définitive des unités de conditionnement. Afin de pouvoir répondre à cette obligation, les entreprises de transport doivent savoir que des produits du tabac sont transportés dans une unité de transport (wagon ou conteneur). Toutefois, cela n'est pas possible lorsque seul le code NHM 990200 (envoi de groupage) ou 994100 (grand conteneur, chargé) est inscrit sur la lettre de voiture.

Le Groupe de travail CIM a examiné la proposition de PKP Cargo en 2019. Après avoir apprécié les sujétions les plus faibles possibles inhérentes à une modification du Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM) et l'importance de la proposition de PKP Cargo, le Groupe de travail CIM est parvenu à la conclusion que dans un premier temps, la solution pourrait consister en une modification de la note de bas de page 15 relative à la case 24 dans l'annexe 2 du GLV-CIM : la mention entre parenthèses « opérateur de transport combiné » devrait être supprimée et la remarque dans la note de bas de page ne devrait pas se limiter aux déclarations nécessaires à la douane à effectuer par l'expéditeur, mais être étendue à toutes les dispositions légales à caractère impératif. Cette solution permettra également de garantir que l'expéditeur doit se conformer aux exigences de la directive de l'UE sur les produits du tabac.

### Prochains travaux

En 2020, le SG CIT continuera à assister les membres du CIT dans l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM et dans la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS - en organisant pour cette dernière notamment un séminaire en coopération avec l'OSJD. Le SG CIT adaptera également régulièrement les spécifications du CIT de la lettre de voiture électronique afin de répondre aux exigences du code des douanes de l'Union. Par ailleurs, le SG CIT poursuivra les travaux relatifs à l'introduction du procès-verbal de constatation électronique (CIT20a) ; il continuera de participer aux travaux de la Commission européenne concernant le règlement eFTI et le projet DTLF et de soutenir la CER dans ce contexte.

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

Original : DE



## Normalisation des contrats relatifs à l'utilisation de l'infrastructure

Le CIT s'engage pour une harmonisation accrue dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure. La première phase a consisté en la mise en œuvre des [E-GTC-I](#), les « Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », qui ont été élaborées en collaboration avec RailNetEurope. La deuxième phase vise à standardiser les contrats d'accès à l'infrastructure. La diversité et la complexité actuelles des contrats des différents gestionnaires d'infrastructure entraînent des coûts administratifs difficilement justifiables.

### Analyse de la situation dans les différents pays

La Commission CUI du CIT a analysé plusieurs contrats d'utilisation de l'infrastructure en Europe et a constaté qu'ils sont très différents. Pourquoi tant de différences ? Comment se justifient-elles ? Ne pourrait-on pas utiliser le même contrat puisqu'il s'agit toujours de régler le même cas et des relations contractuelles similaires ?

Ces différences sont dues en partie au fait que le moment où un contrat d'utilisation de l'infrastructure est conclu va d'un moment très précoce à un moment très tardif - peu de temps avant que le train n'emprunte le sillon commandé.

Pour les entreprises ferroviaires qui opèrent à l'international et donc sur plusieurs sillons différents, cette complexité entraîne des coûts administratifs, non seulement lors de la conclusion du contrat, mais aussi et surtout lorsque des problèmes surgissent dans la relation avec les gestionnaires d'infrastructure. Les contrats étant conçus très différemment, chaque contrat doit être examiné. Quelques gestionnaires d'infrastructure rédigent les contrats en anglais en sus de leur langue nationale, mais il n'y a aucune obligation de le faire, de sorte que de nombreux contrats n'existent pas dans la langue la plus compréhensible pour tous, à savoir l'anglais.

### Comment réduire cette complexité ?

RailNetEurope (RNE) a tenté de normaliser ce type de contrat en 2004, mais ce contrat doit être réexaminé sur la base de nombreuses nouvelles dispositions légales (en particulier les directives et règlements au niveau européen).

C'est pourquoi le CIT a rédigé un contrat aussi court que possible au sein de la Commission CUI, qui ne contient que les dispositions vraiment indispensables aux yeux des EF. Le CIT a présenté cette vision à RNE il y a quelque temps, en soulignant les avantages de la normalisation des relations entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires grâce à des documents équilibrés, non discriminatoires, flexibles et économiques.

Les gestionnaires d'infrastructure ont également initié des projets : les juristes des gestionnaires d'infrastructure du corridor de fret No 3 (ScanMed) travaillent depuis un certain temps sur un projet-pilote dans lequel des dénominateurs contractuels communs au niveau du corridor sont élaborés.

Par ailleurs, l'Assemblée générale du RNE a décidé de lancer un nouveau projet d'harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux. Ce projet vise notamment à trouver une structure cohérente pour le contrat d'utilisation de l'infrastructure au niveau du secteur.

### Premiers travaux communs initiés avec RNE

En février de cette année, une réunion entre des représentants de RNE et du CIT a eu lieu à Berne. Cette rencontre a été l'occasion de discuter des premières étapes pour convenir d'une structure du contrat d'utilisation de l'infrastructure au niveau du secteur. En outre, les différents concepts d'un tel contrat ont été examinés et les premières questions sur le projet de contrat du CIT ont été dissipées.

Quelques observations de RNE seront examinées au sein de la Commission CUI le 14 mai 2020. Nous reviendrons sur ce sujet dans le prochain CIT-Info.

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

Original : DE



gare de triage de Lausanne- Denges en Suisse in der Schweiz



## Limitation de la responsabilité en cas d'avarie totale du wagon conformément au CUU<sup>1</sup> ?

En cas d'avarie totale du wagon, la responsabilité peut-elle être limitée aux frais de réparation selon l'article 19 CUU ?

L'article 19 CUU règle d'abord le remboursement des frais de réparation des dommages causés au wagon, contrairement à l'article 23 CUU, qui règle l'indemnisation pour les dommages causés au wagon. Quelle est la relation entre ces deux articles du CUU ? Sont-ils appliqués alternativement ou cumulativement en cas d'avarie totale du wagon, afin qu'une indemnisation complète puisse être versée au détenteur du wagon ?

Une analyse juridique systématique de l'article 19.2, d'une part, et de l'article 23.2 CUU, d'autre part, montre clairement le champ d'application différent de ces dispositions :

- L'article 19.2 CUU revêt une fonction « technique », comprenant également une compensation financière pour la réparation du wagon.
- En revanche, le montant de l'indemnité selon l'article 23.2 CUU est en relation directe avec la responsabilité selon l'article 22 CUU et a donc un lien fondamental avec le principe de la faute présumée de l'EF utilisatrice selon l'article 22 CUU. La responsabilité pour faute n'est pas limitée, contrairement à la responsabilité causale selon l'article 23 CIM ; elle implique une indemnisation complète jusqu'à concurrence de la valeur du wagon, comme en cas de perte totale. Cette limitation importante est postulée dans la dernière phrase de l'article 23.2 CUU et vaut également comme limitation légale ou comme protection légale contre des demandes d'indemnisation spéculatives lors de dommages causés au wagon en cas d'addition de

l'indemnité pour privation de jouissance selon l'article 13.3 CUU et des frais de réparation selon l'article 19.2 CUU.

Grâce à la dernière phrase de l'article 23.2 in fine CUU, selon laquelle « *L'indemnité totale (indemnité de privation de jouissance et indemnité pour reprofilage d'un essieu monté comprises) ne peut pas dépasser le montant qui serait à payer en cas de perte du wagon* », l'EF utilisatrice d'un wagon est protégée juridiquement lors de réclamations du détenteur du wagon, limitées au montant dû en cas de perte du wagon.

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

Original : DE

<sup>1</sup> Contrat uniforme d'utilisation des wagons, téléchargeable sous:  
<https://www.gcubureau.org/contract2020>

## Cours de formation pour les membres du CIT

Le Secrétariat général du CIT (SG CIT) a débuté l'année par une formation interne auprès des Chemins de fer croates. L'occasion pour le SG CIT de présenter notamment ses activités, mais également d'échanger avec le personnel de HZPP en charge des questions de droit international et d'après-vente.

### De nombreux sujets à l'ordre du jour de cette formation

HZPP avait formulé le souhait d'aborder une palette de sujets aussi étendue que possible, pour cette formation interne. Le SG CIT a fait droit à cette requête en abordant différentes thématiques : le cadre légal en matière de droits des voyageurs, différents arrêts récents, le traitement des réclamations et le service à la clientèle, la protection des données, la responsabilité en matière d'infrastructure et le ticketing.

### Échange très constructif

Le traitement de ces différents sujets a permis un échange très constructif entre le SG CIT et les participants. Différentes questions ont ainsi pu être abordées en lien notamment avec le transport de voyageurs et d'animaux. La révision de la réglementation en matière de droit des voyageurs a également occupé une partie des discussions.

Certaines problématiques ont ainsi pu être mises en lumière et ont trouvé une réponse lors des échanges qui se sont déroulés. Ils ont également permis au SG CIT de mieux appréhender les pratiques en cours auprès de HZPP.

### Intéressé par une formation sur mesure pour votre entreprise ?

Le SG CIT s'attelle à organiser des formations sur mesure pour ses membres, selon les besoins de chaque entreprise.

Toute entreprise qui serait intéressée à se voir dispenser une telle formation est invitée à contacter le SG CIT.

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

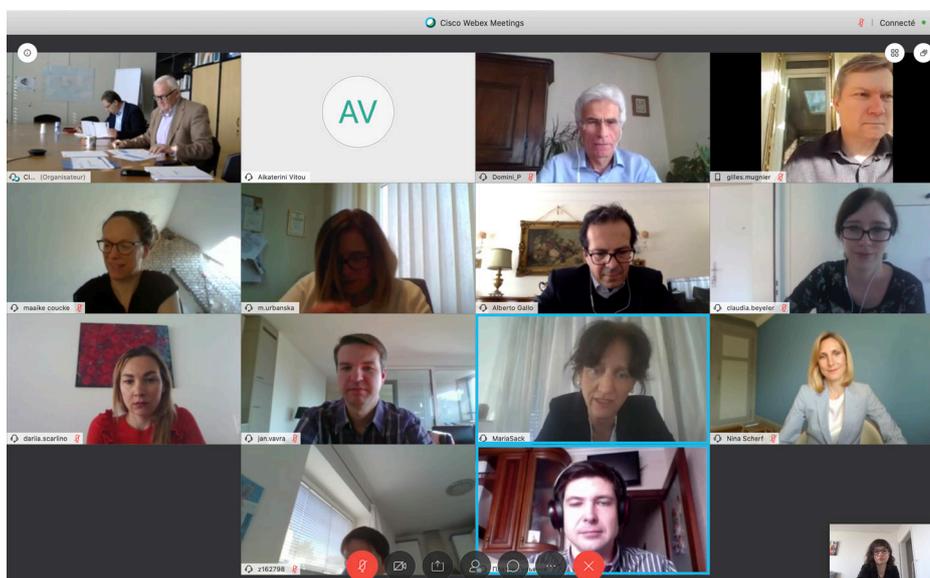
Original : FR



Très beaux échanges avec les Chemins de fer croates

## Comité CIT

En ces temps difficiles, le CIT s'adapte aux circonstances et continue à travailler pour vous. Le Comité Exécutif du CIT s'est réuni le 23 avril 2020 par vidéoconférence.





## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
12-13 Mai	49th CIV Working Group	*vidéo-conf.	SDO
14 Mai	29 CUI Committee	*vidéo-conf.	NS
17-18 juin	Data Protection Experts Group	Warsaw	SDO
24-25 Juin	WG CIM	*vidéo-conf.	EE
15-16 Juillet	CIM/SMGS Expert Group	*vidéo-conf.	DSC
9-10 Septembre	CIM/SMGS Steering Group	Bern	DSC
17 Septembre	Vorstand 2/2020	Warsaw	CB
(tbd) Septembre	Claims Department Conference	Rome	SDO
(tbd) Septembre	CIV Committee	Rome	SDO
(tbd) Octobre	CUI Committee	Bern	NS
17-18 Novembre	50th CIV Working Group	Bern	SDO
19 Novembre	CIT General Assembly	Bern	CB
25-26 Novembre	CIM WG	Bern	EE

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Resp.
04-07 Mai	DTLF SG1 / SG2	DTLF	*vidéo-conf.	EE
26 Mai	UIC SG Wagon users	UIC	*vidéo-conf.	NS
26 Mai	UIC Door-to-Door Group	UIC	*vidéo-conf.	SDO
27-28 Mai	UIC Air-Rail Group	UIC	*vidéo-conf.	SDO
10 Juin	DTLF Plenary	DTLF	*vidéo-conf.	EE
23 Juin	CER Passenger Working Group	CER	*vidéo-conf.	SDO
15 Septembre	UIC Door-to-Door Group	UIC	Brussels	SDO
16-17 Septembre	UIC Air-Rail Group	UIC	Brussels	SDO
17 Septembre	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
18 Septembre	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
21 Septembre	CER & GA	CER	Berlin	CB
02 Octobre	CER High Level Passenger Meeting	CER	Budapest	CB
15 Octobre	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
25 Novembre	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxembourg	SDO

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)