



TABLE DES MATIERES



Prochains événements voyageurs et marchandises:

Groupe de travail CIV: 25-26.05.2021

Groupe de travail CIM 23-24.06.2021

- 2 Obligation de DB Netz AG de verser des indemnités de retard
- 3 Directive NIS 2
- 4 51^{ème} meeting CIV WG
- 5 Protection des données : un thème toujours aussi crucial
- 5-6 Conférence en protection des données
- 7 Emission des titres de transport : abandon de l'ancienne présentation
- 8 Nouvelles de la réunion de la Commission CIM du CIT
- 9 Nouvelle présentation des suppléments aux produits du CIT
- 9 La révision de la STI TAF est achevée
- 10 Comité CUI
- 11 Droit et pratique
- 12 Calendrier



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Nous faisons face à la pandémie de COVID-19 depuis plus d'un an. Le monde du travail a fondamentalement changé. Nous travaillons à domicile, les réunions se déroulent sous forme virtuelle. Lever la main, allumer ou éteindre la caméra ou le microphone, m'entendez-vous ? ... Nous savons tous que c'est maintenant la nouvelle vie quotidienne.



Mais voyons les aspects positifs : malgré le nouveau cadre numérique, nous pouvons accomplir notre travail. C'est également le cas au CIT. Depuis le début de l'année, nous avons pu organiser avec succès les réunions des Commissions CIM et CUI, du Groupe de travail CIV et du Groupe d'experts sur la protection des données, ainsi qu'un workshop sur les questions de protection des données avec la participation de plus de 90 personnes.

Vous pourrez lire les comptes-rendus correspondants dans le présent numéro.

Nous espérons que nous pourrions revenir après les vacances d'été à la normalité du travail tant attendue !

Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne santé !

Avec mes meilleures salutations de Berne

Cesare Brand

Secrétaire général du CIT



Arrêt de la Cour fédérale de justice du 3 février 2021 (Réf. XII ZR 29/20) concernant la responsabilité de DB Netz AG en cas de retards

Par son arrêt du 3 février 2021, la Cour fédérale de justice (BGH) a reconnu en principe des prétentions en dommages-intérêts contre DB Netz en raison de la mise à disposition retardée de sillons attribués. La procédure a été renvoyée à la juridiction inférieure. Les faits (I.) et les principaux considérants (II.) ont donné lieu à l'arrêt (III.), selon lequel le droit civil - et en particulier la « clause de contrôle » du document de référence du réseau - gagnera en importance à l'avenir pour traiter ces questions de responsabilité.

I.

1. La décision se fonde sur l'action intentée par une entreprise ferroviaire (EF) active dans le transport ferroviaire urbain de voyageurs (SPNV), qui s'était engagée auprès de ses partenaires contractuels (autorités locales en charge du SPNV) dans le cadre de contrats à faire circuler ponctuellement les trains faisant l'objet des contrats. Des pénalités ont été convenues en cas de retards. Au cours de l'année de référence du litige (2013), des pénalités d'environ 200 000 euros ont été encourues en raison de trains en retard. L'EF a fait valoir ce montant à l'encontre de DB Netz à titre de compensation au motif que DB Netz est responsable de la mise à disposition ponctuelle des sillons correctement demandés et attribués.

2. Devant les juridictions inférieures, l'action n'a pas abouti : le tribunal régional a argué du fait que DB Netz AG n'est pas obligée de mettre à disposition ponctuellement les sillons attribués. En revanche, le tribunal régional supérieur a reconnu en principe que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de mettre à disposition et d'utiliser ponctuellement les sillons attribués. Selon les dispositions du document de référence du réseau (SNB) en vigueur à l'époque et leurs bases normatives dans l'ancienne AEG et l'ordonnance sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (EIBV), en particulier les règles concernant les réductions dues lorsque l'état des voies n'est pas conforme au contrat et les règles relatives au système d'incitation, une responsabilité selon les dispositions générales serait toutefois exclue. Au demeurant, il ne serait pas dans l'intérêt des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure que les risques du contrat de transport (subséquent) soient transférés à DB Netz.

II.

La BGH a confirmé l'avis général du tribunal régional supérieur selon lequel, conformément à la volonté des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure, les sillons attribués doivent être mis à disposition et utilisés ponctuellement. En revanche, la BGH a estimé que les conclusions de la juridiction inférieure sur l'exclusion de la responsabilité sur la base du SNB en vigueur à l'époque ne sont pas fondées :

Tout d'abord, les règles en matière de réductions de prix lorsque l'état des voies n'est pas conforme au contrat notamment ne permettent pas une interprétation, selon laquelle les demandes de dommages-intérêts allant au-delà sont exclues. Le SNB ne contient aucune disposition explicite, même si la responsabilité pour les dommages matériels et corporels est traitée ailleurs dans le SNB, notamment en relation avec la responsabilité des « EF impliquées ». Le fait que les règles en matière de réductions de prix excluent implicitement les demandes de dommages-intérêts est également réfuté par leur signification et leur but : non seulement les réductions et

l'indemnisation poursuivent des objectifs de protection différents, mais elles ont également des conséquences juridiques différentes. L'indemnisation vise en particulier à positionner la partie lésée comme si l'événement dommageable ne s'était pas produit.

Une « exclusion formelle » des demandes de dommages-intérêts par le SNB représente également un désavantage déraisonnable pour la partie contractante conformément à l'article 307 (1) et (2) en liaison avec l'article 310 (1) phrase 2 du Code civil allemand (BGB), s'il existe aussi une exemption pour les manquements délibérés et par négligence grave à une obligation. Cela vaut également si l'exclusion de responsabilité ne ressort pas clairement et sans ambiguïté du libellé, mais doit être déterminée par voie d'interprétation.

Etant donné que la juridiction inférieure a considéré les dispositions du SNB en matière de réductions de prix comme déterminantes et admis en même temps que la clause de non-responsabilité fondée sur la forme qui en résulte est admissible, la BGH a renvoyé le litige afin que constatations réelles sur le manquement au devoir et l'évaluation du dommage puissent être faites. Les difficultés de l'EF lésée pourraient éventuellement être prises en compte en allégeant la charge de la présentation et de la preuve.

III.

1. Avec le présent arrêt, il est clair que le « manque de ponctualité » dans la gestion des sillons régulièrement demandés et attribués peut en principe conduire à des demandes de dommages et intérêts de la part de la partie intéressée. En tout état de cause, celles-ci ne sont pas implicitement supplantées par d'autres dispositions du contrat d'utilisation de l'infrastructure, qui concernent également le manque de ponctualité imputable aux parties concernées. Cela vaut surtout pour les dispositions du SNB en matière de réductions de prix lorsque l'état des voies n'est pas conforme au contrat ou celles concernant le système d'incitation. Des exclusions de responsabilité fondées sur la forme ne sont pas admises si elles se réfèrent également à des manquements délibérés ou par négligence grave à une obligation. Afin de remédier aux difficultés de présentation justifiées d'un manquement à une obligation, la BGH considère que des simplifications en matière de présentation et de preuves sont possibles. Il convient donc d'attendre les conclusions supplémentaires de l'instance à laquelle la BGH a renvoyé l'affaire. 2.

Bien que les conclusions de la BGH dans cette affaire concernent les prétentions d'une EF à l'encontre de DB Netz, elles s'appliquent aux deux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure : si l'utilisation non ponctuelle du sillon est imputable au gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier en répond. Si ce fait est imputable à l'EF, elle en répond vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure. Des « chaînes de responsabilité » sont également concevables, par exemple lorsqu'une EF fait valoir la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure, alors qu'en fin de compte une autre EF est responsable du manquement aux obligations. Dans un tel contexte, des simplifications en matière de présentation et de preuves doivent jouer un rôle prépondérant.

3. Il convient de noter qu'avec la reconnaissance de principe d'une demande de dommages-intérêts pour « manque de ponctualité » sur la base des dispositions du droit civil général, il n'est pas nécessaire de traiter ces demandes dans une loi spéciale. La BGH a déjà nuancé les difficultés procédurales qui découlent notamment de la nécessité de présenter et de prouver un manquement à une obligation. Le droit civil, y compris la « clause de contrôle » du document de référence du réseau, est susceptible de gagner en importance à l'avenir pour traiter les questions de responsabilité liées à la gestion non ponctuelle des sillons attribués.



www.bahn.de

Dr. Claus Leitzke (Deutsche Bahn AG, avocat et avocat spécialisé en droit administratif, contentieux, procédures en droit des cartels et droit réglementaire)

Dr. Erik Staebe (Deutsche Bahn AG, avocat, responsable des procédures en droit des cartels et du droit réglementaire)
Original : DE

Révision de la directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information (directive NIS 2)

À la fin novembre 2020, la Commission européenne a annoncé la révision de la directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information. Le présent article donne un aperçu du contexte de la directive et de son importance pour le secteur ferroviaire.

Introduction

La directive NIS est la première législation européenne sur la cybersécurité. Elle vise à atteindre un niveau de sécurité constamment élevé dans les réseaux et les systèmes d'information au sein de l'UE et à améliorer la résilience de l'UE aux risques en matière de cybersécurité.

Après l'entrée en vigueur de la directive NIS en 2016, les Etats membres de l'UE avaient jusqu'à la mi-2018 pour adopter les mesures nationales nécessaires pour se conformer aux dispositions de cette directive. Celle-ci vise à promouvoir une culture de la gestion des risques dans les entreprises et autres institutions définies comme « opérateurs de services essentiels » conformément à l'article 5 de la directive. La notion « d'opérateur de services essentiels » est très importante en relation avec les obligations découlant de la directive. Ce sont des entreprises privées ou des institutions publiques qui jouent un rôle important dans la société et l'économie avec leurs activités dans des secteurs critiques. Le transport ferroviaire est également mentionné comme un (sous) secteur soumis à la directive NIS, de sorte que les entreprises ferroviaires peuvent également relever de la directive en tant qu'opérateurs. Ces opérateurs sont notamment tenus de prendre des mesures techniques et organisationnelles adaptées et proportionnées afin de se prémunir contre les risques pour la sécurité de leurs réseaux et de leurs systèmes d'information. En outre, les incidents de sécurité graves doivent être signalés aux autorités responsables.

Enjeux pour les transports ferroviaires

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont les principaux acteurs de la cybersécurité dans le sous-secteur du transport ferroviaire. Le secteur ferroviaire traverse actuellement une « transformation numérique » et doit également prendre en considération les différents systèmes des partenaires contractuels.

Cet environnement constitue un défi majeur, car un équilibre doit être trouvé entre les exigences opérationnelles, la compétitivité des entreprises et la cybersécurité.

Prochaines étapes

Dans le cadre d'une consultation sur la mise en œuvre de la directive, la Commission a recensé des questions en relation avec la directive et identifié certaines modifications possibles, telles que par exemple :

- Extension du champ d'application de la directive NIS, car plusieurs secteurs et sous-secteurs supplémentaires ont été identifiés comme essentiels par les Etats membres lors de la mise en œuvre ;
- Clarification notamment de la définition de l'opérateur de services essentiels ;
- Définition d'objectifs de sécurité et d'une planification pour chaque secteur, afin de ramener à un dénominateur commun les exigences de sécurité fixées par les Etats membres, qui varient actuellement considérablement d'un Etat membre à l'autre ;
- Prise en compte du fardeau financier résultant de réglementations inégales pour les opérateurs actifs dans plusieurs Etats membres.

Si un texte commun est approuvé par le Conseil et le Parlement de l'UE dans les prochains mois, la directive révisée pourrait entrer en vigueur dans environ trois ans.

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

Original : DE



Un début d'année bien chargé pour le CIV Working Group

Cette 51^e réunion du CIV WG a réuni plus d'une trentaine de participants, une participation record, qui montre l'intérêt des entreprises membres du CIT aux activités de cette dernière.

Cadre législatif et initiatives européennes

La pandémie de COVID-19 a frappé très durement le secteur ferroviaire. Cette réunion du CIV WG a été l'occasion de faire un point de la situation un an après le début de la pandémie et des mesures prises pour y faire face, en particulier dans le domaine voyageurs.

Les participants ont également pu s'échanger sur les initiatives législatives en cours et les améliorations à apporter au cadre réglementaire existant.

La révision du PRR : premiers travaux du CIT en la matière

Dans le dernier [CIT Info](#), nous vous informions que le processus révisé du [Règlement \(CE\) n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires](#) (PRR) touchait à sa fin. Le texte révisé a désormais été adopté par le Parlement européen. Le PRR révisé sera désormais formellement adopté et signé par le Parlement européen et le Conseil, et publié au Journal officiel le 12 mai 2021. Il entrera en vigueur le vingtième jour après sa publication et sera applicable 24 mois plus tard, c'est-à-dire à partir du 6 juin 2023.

A cet égard, le CIT a déjà débuté les premiers travaux de mise en œuvre de ce Règlement. Ainsi, un formulaire de réclamations commun, tel que prévu par le PRR révisé a été développé en collaboration avec la task force PRR mise en place par le SG CIT et composée d'experts des entreprises membres du CIT. Il a été avalisé par le CIV WG et a été présenté à l'ERA.

Les travaux de révision des autres produits ont débuté ce printemps pour se terminer l'année prochaine. La task force PRR se rencontre ainsi une fois par mois pour discuter des différents points listés et à réviser dans les produits du CIT, sur la base du programme de travail déjà établi.

CER et UIC joints au CIT pour traiter du ticketing

Des représentants de la CER et de l'UIC ont présenté leurs activités en matière de ticketing. A citer ainsi les projets OSDM (Open Sales and Distribution Model), URT (Universal Rail Ticket) et le e-TCD (e-Ticket control database), ainsi que la révision du [Règlement \(UE\) n°454/2011](#) relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen (TAP TSI) qui ne manquera pas d'impacter les produits du CIT.

Les autres produits du CIT pas en reste

Cette réunion a également été l'occasion pour le CIV WG de passer en revue les différents produits développés par le CIT ainsi que les modifications à y apporter.

S'agissant de l'AIV, la question de l'inclusion des RPT (Rail Pass Ticket) et des RIT Tickets (Rail Inclusive Tours) dans le champ d'application de cet accord a conduit à un débat intéressant. Cette discussion devra se poursuivre encore lors du prochain CIV WG, s'agissant des RIT Tickets, le SG CIT ayant été mandaté pour effectuer au préalable une évaluation sur la question.

Quant aux autres produits du CIT, des mises à jour dans les annexes de l'AJC ont été approuvées ; dans le MCOOP, des références à l'accord RIA (Agreement governing the exchange and use of trainsets in international traffic) ont été introduites ; finalement, la nature des GCC-CIV/PRR, en tant qu'opt-in product a également été discutée.

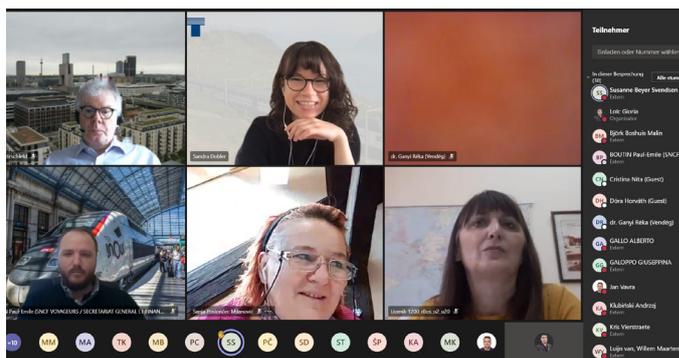
Certaines des questions et discussions menées pendant cette réunion se poursuivront vraisemblablement dans le cadre des travaux de la task force PRR.

Prochaine réunion du CIV Working Group

La prochaine réunion du CIV WG aura lieu les 25-26 mai 2021. La réunion se tiendra virtuellement.

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

Original : FR



Une fréquentation en hausse pour le 51^e CIV WG

La protection des données : un thème toujours aussi crucial

Le mois de mars a fait la part belle à la protection des données, avec deux événements organisés par le CIT qui ont ensemble réuni plus d'une centaine de participants.

Réunion des experts en protection des données

La réunion du groupe d'experts en protection des données s'est tenue en date du 24 mars 2021. Plus d'une vingtaine d'experts en protection des données des différentes entreprises membres du CIT y ont participé.

Cela a été l'occasion pour les experts d'échanger sur des questions liées notamment à la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (GDPR), comme celles de l'indépendance et des tâches du délégué à la protection des données, du devoir d'information à l'égard de la personne concernée et de l'indemnisation des dommages non pécuniaires liés à une violation des règles en protection des données. Les experts ont également traité de l'impact de l'affaire Schrems sur le transfert de données à des pays tiers.

Outre le GDPR, les experts ont ensuite parlé de la révision de la [Loi fédérale sur la protection des données](#), ainsi que de [le-Privacy Regulation](#) et du [Digital Services Act Package](#).

La question de l'application de la [PNR Directive](#) et de [l'API Council Directive](#) à d'autres modes de transport a été traitée, en lien aussi avec les projets et pilotes en œuvre en Belgique.

Les experts se sont également penchés sur les modifications proposées dans le guide de la protection des données pour les entreprises de transport (MDP). Celles-ci portent principalement sur l'ajout d'informations relatives à l'âge de consentement des enfants en ce qui concerne les services de la société de l'information, ainsi que sur les conditions générales pour imposer des amendes administratives. Les experts se sont par ailleurs mis d'accord pour créer un chapitre à la fin du MDP qui contiendrait tous les modèles et checklists (au lieu de les mentionner dans la partie commentée). Ces changements entreront en force, si elles sont acceptées par la Commission CIV, le 12 décembre 2021.

Conférence en protection des données

La Conférence en protection des données s'est déroulée le 25 mars 2021. Avec près de 90 personnes inscrites, il s'agit de la participation la plus élevée de son histoire.

La Conférence en protection des données s'est déroulée le 25 mars 2021. Avec près de 90 personnes inscrites, il s'agit de la participation la plus élevée de son histoire.

Le thème de la conférence portait sur le transport de voyageurs d'un point de vue de la protection des données.

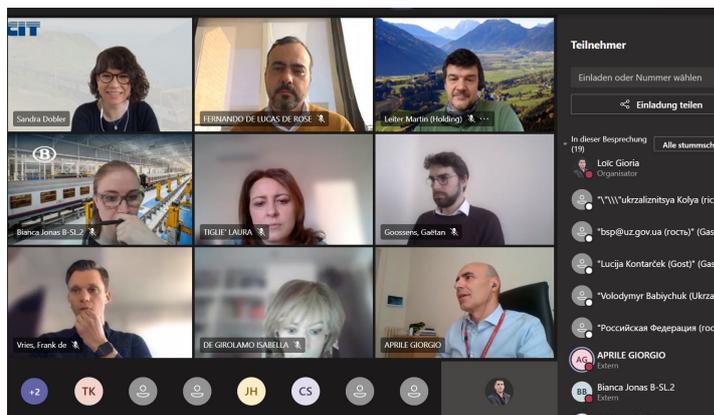
Cette thématique a été abordée sous différents angles.

Les orateurs ont tout d'abord traité de la protection des données en lien avec la pandémie de COVID-19. Le traitement de données sensibles comme celles portant sur la santé ont été au cœur des discussions et ont jeté un nouvel éclairage sur le GDPR. Les participants ont ainsi pu échanger sur la question du certificat de vaccination, du traçage de voyageurs et des titres de transport nominatifs.

Le SG CIT a également l'intention de développer un code de conduite pour faciliter le transfert de données personnelles à des États tiers. Une task force a spécifiquement été créée à cet effet. Le SG CIT a prié ses experts de lui communiquer tout éventuel projet de code de conduite dont ils auraient connaissance.

L'organisation future du groupe d'experts en protection des données était aussi à l'agenda. Les experts ont ainsi salué la proposition de transformer le groupe d'experts en protection des données en groupe de travail. Cette proposition sera présentée à la Commission CIV lors de sa prochaine réunion en septembre 2021. La question de la présidence du groupe a également été relevée, dans la mesure où le groupe n'a plus de présidence. Les experts ont été priés de faire part de leur intérêt pour ce poste d'ici au 30 avril 2021.

La prochaine réunion du groupe d'experts en protection des données aura lieu le 24 mars 2022.



Des membres de toute l'Europe présents à cette deuxième réunion du groupe d'experts.

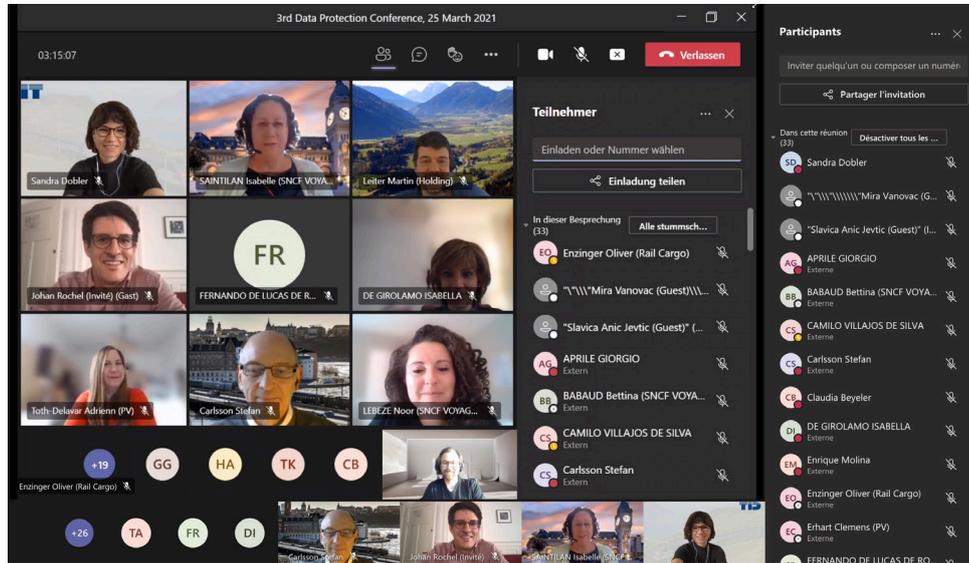
La deuxième session de la conférence a porté sur les données des voyageurs et leur utilisation. Un premier cas a montré qu'une entreprise ferroviaire avait à certaines conditions un intérêt légitime à utiliser les données de ses voyageurs dans le cadre d'une procédure judiciaire. La vidéosurveillance dans les transports et les problèmes que cela peut poser en cas de trafic international ont également été abordés. Cette deuxième session s'est terminée par une présentation sur le transfert de données personnelles vers des États tiers et les conséquences de l'arrêt Schrems à cet égard.

Après une pause de midi bien méritée, les participants ont débuté l'après-midi par différentes présentations sur d'autres réglementations liées à la protection des données, soit le e-Privacy Regulation, le Digital Services Act Package et les PNR et API Directives. Cela leur a permis d'avoir un avant-goût de ce qui les attendait d'un point de vue législatif.

La journée s'est terminée sur une note plus digitale, avec des thèmes comme le Mobility-as-a-Service (MaaS) et la protection de l'intégrité numérique. Le monde numérique pose en effet bon nombre de questions liées à la protection des données qui devront trouver une réponse dans les années à venir.

La prochaine Conférence en protection des données aura lieu le 23 mars 2023.

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



Une participation record pour la troisième édition de la Conférence

Emission des titres de transport : abandon de l'ancienne présentation

Les fonds de garantie CIT 1996 et 2006, utilisés pendant des décennies pour les titres émis sur papier sécurisé, tireront leur révérence à la fin de l'année. Seul le papier sécurisé CIT 2012 pourra être utilisé pour l'émission des billets sur support papier à compter du 1er janvier 2022.

Le CIT et l'UIC fournissent à leurs membres depuis des décennies des solutions en matière d'émission de titres de transport. Le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) du CIT se concentre essentiellement sur les aspects juridiques, fonctionnels et techniques des titres de transport. Les exigences techniques portent notamment sur la standardisation des titres sur support papier utilisant les fonds de garantie du CIT. Ces derniers sont garants de la « sécurité dans le papier », qui intègre des éléments de sécurité spécifiques sous la forme d'encres spéciales, de micro-caractères, de numéros de contrôle du stock, etc., et qui fait appel à des présentations spéciales pour les titres internationaux.

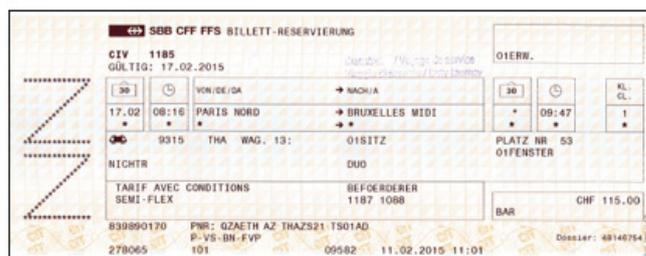
Trois standards coexistent actuellement : les anciens fonds de garantie CIT 1996 et 2006 et le nouveau fond de garantie CIT 2012. Les membres du CIT ont décidé il y a deux ans dans le cadre de la Commission CIV d'utiliser uniquement le nouveau fond de garantie CIT 2012 pour l'émission des titres de transport sur support papier à compter du 1er janvier 2022. Le nouveau fond de garantie se caractérise par des éléments de sécurité sophistiqués qui offrent un niveau de protection plus élevé contre les cas de contrefaçon, de copie et d'altération.

Les membres ont également décidé de supprimer en douceur les anciens fonds de garantie CIT 1996/2006, dans le respect des besoins commerciaux de chacun d'entre eux. Les titres de transport munis des fonds de garantie CIT 1996/2006 mis en vente avant le 31 décembre 2021 devront ainsi être reconnus par l'ensemble des membres jusqu'à la fin de leur période de validité, au plus tard jusqu'en décembre 2022. Cette règle transitoire et ce délai d'utilisation des anciens fonds de garantie ont été retenus dans le MIRT et dans les International Railway Solutions de l'UIC (p. ex. dans la fiche IRS 90918-8), afin de garantir une cohérence entre les documents du CIT et de l'UIC.

L'objectif du Secrétariat général du CIT pour 2021 est de soutenir les membres qui n'auraient pas encore mis en œuvre le fond de garantie CIT 2012. Il faut du temps et de l'organisation pour commander le fond de garantie CIT et introduire un papier sécurisé, car de nombreux aspects doivent être pris en compte, notamment le processus d'appel d'offres aux imprimeries, la demande des données d'impression (sources), la production et la fourniture des données d'impression, la production des modèles de billets, l'évaluation de ces modèles et la distribution de nouveaux stocks de papier.

Les membres qui n'utilisent pas encore le fond de garantie CIT 2012 et qui souhaitent continuer à utiliser des billets sur support papier après le 1er janvier 2022 sont priés de contacter le Secrétariat général du CIT (info@cit-rail.org), qui leur fournira l'aide ainsi que l'ensemble des informations et des documents nécessaires, y compris les formulaires de demande du fond de garantie CIT 2012.

[jan.vavra\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.vavra(at)cit-rail.org)
Original : EN



Exemple d'un titre de transport international imprimé sur papier avec le fond de garantie CIT 2012 et lampe UV pour le contrôle des éléments de sécurité du papier.

TRAFIC MARCHANDISES

Nouvelles de la réunion de la Commission CIM du CIT

La 24^{ème} réunion de la Commission CIM du CIT a eu lieu à la fin mars sous la direction de son nouveau Président, Monsieur Gilles Mugnier (SNCF), sous la forme d'une visioconférence. L'instance dirigeante dans le domaine marchandises du CIT a pris des décisions novatrices concernant les trois principaux enjeux des transports ferroviaires transfrontaliers de marchandises : la numérisation, la libéralisation et la multimodalité.

Numérisation étendue

Un enseignement est clairement ressorti des travaux de la Commission CIM concernant la reprise de dispositions relatives au procès-verbal de constatation électronique dans le Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT) et des activités du SG CIT concernant la numérisation et le développement des produits du CIT : pour répondre aux exigences d'une numérisation accrue, il ne suffit pas de se limiter procès-verbal de constatation, mais un environnement numérique devrait être créé afin de permettre aux membres du CIT d'utiliser avantageusement les produits marchandises du CIT.

Première étape : nouveau procès-verbal de constatation électronique (CIT20a)

Dans le cadre de la numérisation des documents de transport et de la mise en œuvre du règlement eFTI dans le cadre du projet DTLF de la Commission européenne, une activité prioritaire du SG CIT a consisté à créer les « spécifications fonctionnelles et juridiques du procès-verbal de constatation électronique », afin de pouvoir renoncer au papier pour documenter les avaries aux marchandises et échanger les informations correspondantes. Ainsi, en sus de la lettre de voiture électronique CIM utilisable depuis le 1er janvier 2017, un nouveau procès-verbal de constatation électronique (CIT20a) a été développé, afin de soutenir activement la numérisation de l'ensemble de la procédure relative aux réclamations pour dommages de transport au sein des entreprises ferroviaires.

Le SG CIT collaborera avec RailData s'agissant des travaux de mise en œuvre sur le plan technique dans le cadre d'ORFEUS 1.5. A cette fin, RailData reprendra la fonction « Attached Documents » (documents d'accompagnement) dans la version 1.5 des messages ORFEUS, afin que le procès-verbal de constatation électronique puisse être joint à la lettre de voiture électronique CIM également en cours de route.

Mise en œuvre des nouveaux Incoterms® dans les produits marchandises du CIT

La Commission CIM a approuvé les modifications des produits du CIT résultant des Incoterms® 2020. Les Incoterms sont particulièrement pertinents pour le CIT dans le domaine du transport des marchandises, car les produits du CIT renvoient directement aux Incoterms® 2010 et dans certains cas également aux Incoterms® 2000. Les dispositions correspondantes ont donc dû être mises à jour pour tenir compte des nouvelles définitions des Incoterms de 2020.

Lors de sa réunion de novembre 2020, le Groupe de travail CIM – en concertation avec le Groupe de travail RCF2 de l'UIC s'agissant des la question des « décomptes » et la fiche UIC 920-7 - a adopté à l'unanimité les modifications des produits marchandises concernées, à savoir le GLV-CIM et le GTM-CIT.

Ces modifications concernent l'annexe 11, point 3.2 du GTM-CIT et le point 5.2 du GLV-CIM et entreront en vigueur le 1er juillet 2021.

Les membres du CIT et les organisations de la clientèle en seront informés en détail par lettre circulaire d'ici à la fin du mois de mai.

Nouveaux produits dans le domaine multimodalité du CIT

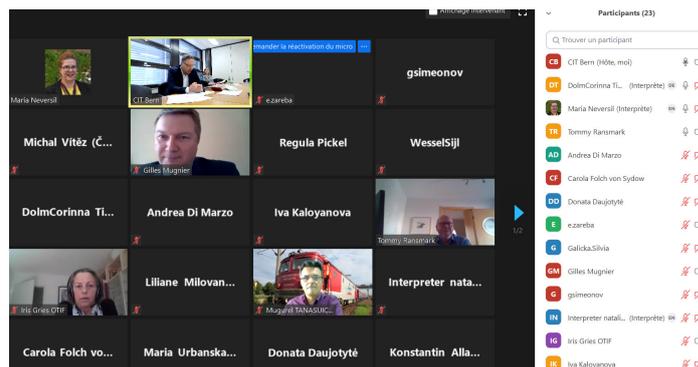
Le thème de la navigation intérieure devient de plus en plus important pour des raisons pratiques ; le volume croissant des transports et les goulots d'étranglement des autres modes de transport rendent impérative l'utilisation des réserves de capacité sur les voies navigables. Afin d'utiliser ces capacités de manière multimodale, la Commission Multimodalité du CIT s'est fixé pour objectif en 2016 déjà de traiter les interfaces juridiques entre le droit de la navigation intérieure et le droit du transport ferroviaire de marchandises.

Sur la base du Guide CMR-COTIF/CIM-SMGS, le SG CIT a élaboré à partir de 2019 un tableau de comparaison du droit ferroviaire et du droit de la navigation intérieure dans le cadre du Groupe de travail et de la Commission Multimodalité, sous la direction de Madame Maria Kalimeri (ATTICA). Les comparaisons entre le droit du transport ferroviaire selon la COTIF/CIM, d'une part, et le droit de la navigation intérieure selon les conventions CMNI, CLNI I et II et la Convention d'Athènes et son protocole de 2002, d'autre part, sont présentées sous forme de tableau. En sus du tableau de comparaison, le SG CIT a élaboré une synthèse des principaux enseignements du tableau de comparaison. Les deux documents seront publiés cette année en tant que nouveau produit du CIT dans le domaine de la multimodalité. Le guide servira de base à une check-list relative aux modèles de contrats pour les transports en trafic fer – navigation intérieure.

La 25^{ème} réunion de la Commission CIM aura lieu le 24 mars 2022 à Berne au siège du CIT.

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

Original : DE



Nouvelle présentation des suppléments aux produits du CIT

Les membres du CIT n'imprimant plus systématiquement les produits du CIT à l'intention de leurs services, une simplification de la présentation des suppléments à ces produits vient d'être décidée.

Lorsque des modifications sont apportées à des produits du CIT, le texte intégral des produits amendés est téléchargé sur le site Internet du CIT dans le cadre de suppléments à ces produits. Une lettre circulaire annonce ces suppléments aux membres du CIT. Elle comprend en annexe un fichier avec la page de titre du supplément et les pages de remplacement du produit amendé. Ce fichier a pour but de simplifier la tâche des membres du CIT qui impriment systématiquement les produits du CIT à l'intention de leurs services.

Les passages modifiés dans un produit du CIT sont en caractères italiques et une note de bas de page indique le numéro et la date du supplément. Sur la page 2 de chaque produit, qui informe sur les suppléments parus, une colonne supplémentaire renseigne sur les points modifiés et un lien renvoie aux versions antérieures. Ainsi, les utilisateurs des produits du CIT peuvent repérer rapidement les passages modifiés dans le cadre d'un supplément et même les modifications apportées.

Une récente consultation des membres du CIT a révélé que ceux-ci n'impriment plus systématiquement les produits du CIT à l'intention de leurs services, ce qui permet de simplifier la présentation des suppléments à ces produits, dans un souci permanent de rationalisation des activités au sein du Secrétariat général du CIT : désormais, lorsque des modifications seront apportées à un produit du CIT dans le cadre d'un supplément, seul le texte intégral du produit amendé sera téléchargé sur le site Internet du CIT. Comme actuellement, les passages modifiés dans ce produit seront mis en évidence. Une lettre circulaire annoncera ces suppléments aux membres du CIT. Les fichiers avec les pages de titre des suppléments et les pages de remplacement ne seront plus édités.

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

Original : DE

La révision de la STI TAF est achevée

Le [règlement d'exécution 2021/541](#) de la Commission européenne modifiant le règlement (UE) no 1305/2014 en ce qui concerne la simplification et l'amélioration du calcul et de l'échange de données et la mise à jour du processus de gestion du contrôle des modifications a été publié au Journal officiel de l'UE¹ à la fin mars 2021.

Objectif de la révision

L'objectif principal de la révision de la STI TAF visait à apporter des modifications dans le texte juridique et dans les documents techniques annexés dans le contexte de la numérisation des transports ferroviaires de marchandises, afin de relever les défis exigeants du Green Deal et de l'augmentation des transports de marchandises de 30 % d'ici à 2030. Grâce aux spécifications techniques, un échange d'informations efficace sera assuré, afin de réaliser les processus de transport de manière aussi économique que possible. La STI TAF s'étend également aux applications relatives au transport ferroviaire de marchandises et aux interfaces avec d'autres modes de transport, raison pour laquelle les services de transport ferroviaire en général sont traités dans un contexte multimodal, en sus de l'exploitation ferroviaire pure.

Portée de la révision

Les aspects de sécurité ne sont pris en compte que dans la mesure où certains éléments de données sont affectés ; les valeurs n'ont aucune influence sur la sécurité de l'exploitation du train et si la STI TAF est respectée, les exigences de sécurité ne sont pas satisfaites pour autant. La STI TAF a également un impact sur les conditions de transport ferroviaire qui s'appliquent aux utilisateurs. Par « utilisateur », il faut comprendre dans ce contexte non seulement les gestionnaires d'infrastructure (GI) ou les EF, mais également tous les autres fournisseurs de services, comme par exemple les détenteurs de wagons et les opérateurs intermodaux, et aussi les clients.

Les modifications apportées concernent quatre thèmes principaux :

- les informations relatives aux sillons,
- les annonces relatives aux mouvements des trains aux points convenus, comprenant au moins les points de départ, de remise et d'arrivée pour le service de transport convenu,
- l'heure d'arrivée estimée (ETA) à la gare de destination, y compris aux gares de triage et aux terminaux intermodaux ;
- la communication en temps voulu des interruptions de trafic au client.

Le secteur a pris note des résultats avec satisfaction et a souligné le niveau de protection des données atteint pour les utilisateurs - EF et GI.

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

Original : DE

¹ JO UE L108/19 du 29 mars 2021



La Commission CUI retient les prochaines étapes en vue de l'harmonisation du contrat d'utilisation de l'infrastructure

Cette année, la Commission CUI, en collaboration avec RNE, a entamé des travaux visant à aboutir à une meilleure harmonisation du cadre contractuel relatif à l'utilisation de l'infrastructure. La réunion de la Commission était dirigée par Adriaan Hagdorn (NS) et son suppléant Alberto Gallo (Trenitalia).

Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)

La réunion était centrée sur le modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, élaboré actuellement avec RailNetEurope (l'organisation des gestionnaires d'infrastructure en Europe).

Les derniers points en suspens ont pu être clarifiés au sein d'une task-force entre RNE et la Commission CUI ; cette dernière a approuvé en réunion le contrat et un guide pour sa mise en œuvre. L'Assemblée générale de RNE retiendra à la mi-mai les prochaines étapes du côté des gestionnaires d'infrastructure.

Questions pratiques des membres du CIT

Lors des réunions, les membres de la Commission CUI échangent régulièrement sur des questions pratiques et des problèmes qu'ils rencontrent au sein de leurs entreprises. Une question est à l'ordre du jour depuis longtemps : dans quelle mesure les frais d'annulation doivent être remboursés à l'entreprise ferroviaire (EF) lorsqu'un parcours national d'un sillon transfrontalier est annulé en cas de « force majeure » et que l'EF ne peut pas poursuivre son trajet ou seulement avec du retard. Pour les parcours suivants, des frais d'annulation ou des pénalités sont souvent facturés à l'EF. Les frais d'annulation comprennent les frais de réservation à payer pour un sillon et les frais d'annulation encourus si un sillon n'est pas utilisé.

La question est traitée depuis longtemps dans le cadre de PRIME (la plateforme d'échange entre les gestionnaires d'infrastructure et la Commission européenne). Afin de donner un nouvel élan à ces discussions, la Commission CUI a rédigé un document présentant le point de vue des EF sur ce problème et des solutions possibles.

Le document sera envoyé à PRIME après consultation de la CER.

Informations relatives au projet TTR

Les membres de la Commission ont été informés en réunion sur le projet TTR lancé par le ForumTrainEurope en collaboration avec RailNetEurope.

Que signifie « TTR » ? L'abréviation signifie « Redesign of International Timetabling Process ». Pour faire simple, il s'agit de moderniser et d'harmoniser le processus d'allocation des capacités d'infrastructure et de commande des sillons, et donc l'élaboration de l'horaire pour les transports ferroviaires en Europe.

Les défis juridiques du projet TTR ont été présentés à la Commission CUI ; les discussions portent sur la question de savoir dans quelle mesure le processus sont conformes au cadre juridique européen ou si une modification de la directive 2012/34/UE est nécessaire. La Commission CUI a souligné que toute modification juridique requise par le projet TTR devrait être apportée au « niveau juridique le plus bas » (c'est-à-dire si possible pas dans le texte principal de la directive 2012/34/UE, mais plutôt dans des actes d'exécution, des actes délégués, etc.).

Les membres du CIT doivent suivre le projet afin de s'assurer que leurs intérêts et les préoccupations des entreprises soient pris en compte.

Des informations sur le projet peuvent être consultées à l'adresse suivante : <https://ttr.rne.eu/general/general-introduction/>

Utilisation des installations de service

La Commission CUI a décidé il y a un certain temps d'entamer des travaux visant à harmoniser les dispositions relatives à l'utilisation des installations de service.

Le CIT a examiné en 2015 déjà si les dispositions des RU CUI (notamment celles en matière de responsabilité) peuvent s'appliquer aux installations de service, pour parvenir à la conclusion suivante à l'époque : en principe, les dispositions en matière de responsabilité des RU CUI s'appliquent aux installations de services fixes des gestionnaires d'infrastructure. Les RU CUI ne s'appliquent pas aux installations de service des EF ou aux services à proprement parler fournis par les GI et les EF au sein des installations de service.

Il a été décidé de réexaminer cette thèse en raison des nouveaux développements concernant les installations de service dans le droit européen. La Commission CUI a donc analysé dans quelle mesure les installations de services et les services proposés dans ce cadre sont couverts par le droit international (CUI) et le droit européen.

L'analyse sera transmise pour information au Département juridique de l'OTIF.

Au terme de la réunion, les participants se sont réjouis de pouvoir à nouveau échanger lors de réunions présentiels. Un workshop relatif à l'utilisation de l'infrastructure organisé à la fin de cette année devrait offrir cette possibilité.

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

Original : DE



¹ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail; https://otif.org/de/?page_id=592.



Classification des wagons dans le relevé des wagons lors de transports ferroviaires internationaux de marchandises

Les produits du CIT contiennent-ils des dispositions sur l'ordre dans lequel les wagons doivent être indiqués dans le relevé des wagons ? Les wagons doivent-ils être indiqués dans le relevé des wagons dans le même ordre que celui dans lequel ils sont classés dans un train complet ?

L'article 7 §1 j) CIM prévoit que le numéro du wagon doit être indiqué dans la lettre de voiture en cas de transport par wagons complets, alors que l'indication de l'itinéraire convenu est conditionnelle selon le § 2 f). Les produits marchandises du CIT ne contiennent aucune disposition spécifique ; selon le point 10 du GLV-CIM et les commentaires relatifs au contenu du relevé des wagons à l'annexe 5 du [GLV-CIM](#), ce relevé fait partie intégrante de la lettre de voiture CIM et a « simplement » pour but de lister les wagons couverts par un contrat de transport. Le relevé des wagons peut concerner un train complet ou une rame de wagons qui ne constitue qu'une partie d'un train en termes de production.

Les informations contenues dans le relevé des wagons sont transmises par le client avec son ordre de transport sous forme électronique ou sur support papier. Les transporteurs n'ont fondamentalement aucune influence sur la logique suivie par le client (par exemple après la fin du chargement, en fonction du poids, etc.) pour la remise des wagons et leur indication dans le relevé. Le point 4.2 de l'annexe 5 GLV-CIM fournit une autre indication claire dans ce contexte : « Pour les envois qui touchent le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire sur lequel la procédure de transit commun est appliquée, des relevés de wagons distincts doivent être établis pour les marchandises communautaires et les marchandises non communautaires. ».

Il existe en outre au niveau opérationnel un relevé établi par l'EF qui forme le train et dont la structure et le contenu sont dictés par le gestionnaire d'infrastructure (GI) dans la plupart des pays. Ce relevé documente donc la composition du train, l'ordre des wagons et d'autres informations pertinentes pour le train, telles que la position de freinage et le poids-frein, le classement des wagons, l'attelage, etc.

Dans le Guide lettre de voiture CIM/SMGS ([GLV-CIM/SMGS](#)), le document correspondant à la lettre de voiture CIM/SMGS est appelé « relevé des wagons » et fait l'objet des annexes 7.1 et 7.2 du GLV-CIM/SMGS.

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

Original : DE



[www.https://www.oaklins.com](https://www.oaklins.com)



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
25-26 Mai	52nd CIV Working Group	online	SDO
1-2 Juin	CIV SMPS Working Group	Berne	EE
23-24 Juin	CIM Working Group	Berne	EE
1-2 Juillet	Recht-Experten Group CIM/SMGS	Berne	EE
13 Juillet	Experten Group Seals	Berne	DSC

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Resp.
9 Juin	UPU-Rail Contact Committee	UPU	Bern	CB
16-17 Juin	CER High Level Freight Meeting	CER	Bruxelles	CB
17 Juin	CER Passenger Working Group	CER	Bruxelles	SDO
7 Juillet	UIC Regional Assembly	UIC	tbd	CB

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