



TABLE DES MATIERES

Conférence des services des réclamations voyageurs

Le CIT et l'UIC ont le plaisir d'inviter les collaborateurs des services commerciaux, juridiques et des réclamations de ses membres à la Conférence des services des réclamations voyageurs, qui aura lieu cette année dans les locaux des ÖBB à Vienne, le 25 septembre.

Au programme de cette conférence figurent un aperçu des dernières évolutions de la législation européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires, ainsi qu'une présentation d'affaires intéressantes portées devant les tribunaux et les organismes nationaux chargés de l'application de la réglementation. Les nouveaux produits du CIT seront également passés en revue.

Par ailleurs, en l'honneur de nos hôtes, les ÖBB, qui sont l'un des principaux prestataires de trains de nuit en Europe, la conférence aura pour autre grand thème les trains de nuit et les différents aspects de la gestion des réclamations dans ce domaine.



- 2 RailFreight Summit 2019
- 3 Numérisation des documents de transport : nos réalisations et nos défis
- 5 Nouvelles du Groupe de travail CIV/SMPS
- 6 Un Groupe de travail CIV aux couleurs slovaques
- 7 Conférence du CIT sur le traitement numérique des réclamations « Repenser le monde » ?
- 8 Adriaan Hagdorn confirmé comme Président de la Commission CUI pour un nouveau mandat lors de la 27ème réunion
- 9 Un contrat d'utilisation de véhicules peut-il être conclu gratuitement ?
- 10 CIT Itself



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pourquoi le CIT se préoccupe-t-il de la multimodalité ?



Le souhait des clients est déterminant !

Les chemins de fer sont de plus en plus confrontés aux interfaces juridiques avec d'autres conventions internationales relatives au transport, telles que la CMR pour la route. Les clients sont de moins en moins disposés à supporter seuls les risques juridiques résultant de l'application de différents régimes juridiques. Les contrats « door to door » simples, équitables et sûrs sont l'avenir ! Quelle contribution le CIT peut-il apporter à la réalisation de cet objectif ?

Nous avons deux approches : premièrement, la COTIF fournit une base juridique pour des contrats de transport de bout en bout lorsque le transport multimodal comprend une part prédominante du rail. Nous avons déjà collaboré avec les entreprises maritimes membres du CIT afin d'élaborer des conditions générales et un contrat-type pour les transports fer - mer. D'autre part, nous coopérons avec les organisations partenaires représentant d'autres modes de transport, telles que l'Union internationale des transports routiers (IRU), afin de clarifier les nombreux problèmes juridiques à l'interface rail - route et d'offrir des solutions communes et normalisées. Cela simplifie les transports, évite des tracas et des coûts à nos membres !

Avec mes meilleures salutations de Berne.

Cesare Brand

Secrétaire général du CIT



RailFreight Summit 2019

La nouvelle Route de la Soie continue de se développer et de nombreuses mesures sont prises pour améliorer la liaison avec l'Europe à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie. Entre-temps, d'autres itinéraires ont été mis en place pour contourner la ligne principale encombrée à Malaszevicze et à travers la Pologne. Ces développements et bien d'autres encore ont été discutés lors des deux journées de conférence du RailFreight Summit 2019 les 15 et 16 mai 2019 à Gdansk en Pologne. Des experts de haut niveau issus de l'industrie et de la pratique ont échangé leurs connaissances et leurs expériences sur la situation en Pologne et dans les pays environnants à la frontière entre l'Europe et l'Asie, y compris en ce qui concerne les liaisons via la nouvelle Route de la Soie et les ports de la mer Baltique.

Situation de départ

Les transports ferroviaires de marchandises est - ouest et ouest - est doivent franchir une frontière invisible entre deux régimes juridiques. En Europe, les Règles uniformes CIM sont applicables alors qu'en Russie, en Asie et en Chine, l'accord SMGS s'applique. Si la coexistence de deux régimes juridiques différents, les RU CIM et le SMGS, pouvait se justifier pendant la guerre froide, elle constitue aujourd'hui un obstacle majeur à la fourniture de services de transport ferroviaire mondiaux sur les corridors transcontinentaux entre l'Europe / la Russie et l'Asie / la Chine. Pour les clients et les entreprises ferroviaires, des coûts supplémentaires découlent de cette situation pour des services qui n'apportent aucune valeur ajoutée. En outre, l'établissement de nouvelles lettres de voiture à la frontière constitue une source d'erreurs entraînant des retards dans l'exécution des transports et une insécurité juridique incalculable.

Liaisons ferroviaires eurasiatiques entre la Chine et les ports de la mer Baltique

L'utilisation intensive de la lettre de voiture CIM/SMGS dans un grand nombre de relations de transport sur les différents corridors transeuropéens montre clairement, avec plus de 50 trains par semaine, les avantages de la lettre de voiture uniforme pour les clients et les transporteurs depuis son introduction en 2006. L'élimination des sources d'erreurs résultant des réexpéditions et l'optimisation du rapport coûts-avantages des documents de transport renforcent clairement l'attrait des transports ferroviaires de marchandises transfrontaliers sous l'égide des régimes juridiques CIM et SMGS, ce qui contribue également de manière significative à la sécurité juridique globale et au déroulement transparent des procédures douanières. La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS peut également être établie sous forme électronique. L'importance de cette solution mérite une attention particulière, compte tenu également des exigences de l'Union européenne en matière de sécurité douanière.

L'utilisation de la lettre de voiture uniforme pour les transports de marchandises entre la Chine et les ports de la mer Baltique est importante dans la mesure où des flux de marchandises de plus en plus importants et de grande qualité sont exécutés via la mer Baltique. Pour ces liaisons par ferry sur la mer Baltique, l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF/CIM en 2010, d'une part, et l'inscription des lignes maritimes Sassnitz - Baltijsk et Sassnitz - Ust-Luga, d'autre part, jouent un rôle important.

L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur ces liaisons constitue une option intéressante pour les États participants au SMGS, car le SMGS ne s'applique pas sur les lignes maritimes. Par ailleurs, les clients souhaitent pouvoir utiliser la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS également pour les transports avec les républiques d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan).

En sus de la liaison par ferry Sassnitz - Baltijsk, qui se prête bien à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, les Chemins de fer lituaniens (LG) négocient actuellement avec DB Schenker Rail DE et les Chemins de fer biélorusses (BC) l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur la ligne ferry Sassnitz/Mukran - Klaipeda. Le changement d'écartement 1435 mm / 1520 mm est déjà opéré sur le territoire allemand à la gare de Sassnitz/Mukran, ce qui simplifie l'organisation des transports et ouvre des perspectives intéressantes pour une réglementation uniforme en matière de responsabilité jusque dans les pays sans littoral d'Asie centrale. L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour ces transports engendrera des économies supplémentaires de temps et de coûts et constitue le sujet principal du prochain workshop du CIT les 3 et 4 juillet 2019 à Klaipeda en Lituanie.



Déchargement du ferry de la "King's line".
source: www.mukran-port.de

Perspectives

La libéralisation et la mondialisation des marchés entraînent une demande croissante de transports ferroviaires de marchandises entre l'Europe / la Russie et l'Asie / la Chine. Les chemins de fer et les clients prévoient un potentiel énorme dans un avenir proche, comme le montre l'étude de Roland Berger présentée le premier jour de la conférence.

La création de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et des instruments juridiques qui l'accompagnent, qui permettent de surmonter les obstacles non physiques de manière relativement rapide et économique, constitue un premier pas vers la facilitation des transports ferroviaires de marchandises dans les domaines d'application des RU CIM et du SMGS.

Cependant, la clientèle continue de plaider en faveur de la création la plus rapide possible d'un droit uniforme pour les transports CIM/SMGS. Le chemin de fer est le seul mode de transport qui ne dispose pas d'un tel droit. Le CIT considère qu'il est à la fois une obligation et une tâche de participer pleinement à cette action.

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

Numérisation des documents de transport : nos réalisations et nos défis

Nous sommes convaincus que la numérisation dans le secteur ferroviaire peut aller vite et qu'une numérisation généralisée dans les flux d'informations entre entreprises peut être réalisée rapidement, à la condition que les exigences réglementaires puissent accompagner cette évolution et que les difficultés liées à la transmission des informations avec les autorités puissent être résolues. En outre, les solutions doivent être alignées sur les chaînes logistiques mondiales et donc sur les besoins du marché.

Bases juridiques pour la numérisation des documents de transport

Le droit applicable à la numérisation des documents de transport est contenu dans l'Appendice B à la Convention COTIF (CIM). La CIM de 1999 (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises) régit les détails de la lettre de voiture. Dans le secteur ferroviaire, la lettre de voiture constitue non seulement un document de preuve du contrat de transport ; elle est également une source d'informations pour la transmission des données aux gestionnaires de l'infrastructure et entre les entreprises ferroviaires, données qui sont nécessaires à la réalisation des transports dans le cadre de la chaîne de transport (nature des marchandises transportées, informations pour le calcul du poids-frein, etc.). La lettre de voiture papier est également reconnue par les autorités douanières comme document à l'appui de l'application de la procédure simplifiée de transit ferroviaire. Cette fonction disparaîtra toutefois avec l'introduction du nouveau code des douanes de l'UE.

L'article 6 § 9 CIM prévoit que la lettre de voiture peut être établie sous forme électronique, sous réserve du respect du principe de l'équivalence fonctionnelle.

Le secteur ferroviaire dispose donc d'une base juridique suffisante pour l'utilisation de lettres de voiture électroniques. Les associations internationales des transporteurs sont compétentes conformément à l'article 7 § 8 CIM pour établir les modèles uniformes de lettre de voiture, de concert avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière.

Travaux en cours au sein du secteur ferroviaire

En se fondant sur la base juridique dans les Règles uniformes CIM, le CIT a élaboré, en collaboration avec les chemins de fer, les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture et de la lettre wagon électroniques. Les spécifications ont été publiées dans les guides GTM-CIT et GTW-CIT ; elles sont disponibles pour les clients et les entreprises ferroviaires depuis le 1er janvier 2017. Entre-temps, les spécifications techniques de la lettre de voiture et de la lettre wagon électroniques ont également été élaborées, en collaboration avec RailData. Les données sont échangées via une plate-forme technique commune (ORFEUS) des chemins de fer, exploitée par RailData. Seize entreprises ferroviaires européennes participent actuellement au système ORFEUS.

A l'heure actuelle, cinq entreprises ferroviaires échangent les données de la lettre de voiture électronique dans le cadre du flux d'informations « business to business » (DB AG, DB Cargo NL, SNCF, CD Cargo et Mercitalia) ; d'autres entreprises échangent aussi ces données, mais sur une base bilatérale. En termes de volume, plus de la moitié des transports sont effectués actuellement sous l'égide de documents électroniques, selon les estimations les plus prudentes.

Pour quelle raison l'évolution n'est-elle pas plus rapide ?

Selon le CIT, cinq obstacles majeurs retardent actuellement l'introduction de la lettre de voiture électronique au sein des entreprises ferroviaires.

- L'introduction de la lettre de voiture électronique implique des coûts d'investissement élevés pour l'informatique ainsi que pour l'adaptation des procédures. Compte tenu de la situation financière actuelle de nombreuses entreprises de transport de fret, il n'y a pas de place pour des investissements importants.

- Dans le cadre de l'échange des informations avec les autorités (« business to administration »), de nombreux Etats exigent toujours des documents papier (notamment dans le domaine des marchandises dangereuses). De ce fait, outre l'échange électronique de données, les flux de documents papier doivent également être traités.

- Quelques Etats ne reconnaissent pas la lettre de voiture électronique.

- Il ressort d'une analyse comparative réalisée par le CIT dans les différents pays que la reconnaissance juridique de la lettre de voiture électronique en tant que preuve du contrat de transport varie beaucoup. Il en découle une incertitude juridique parmi les acteurs impliqués, qui n'existe pas avec l'utilisation de la lettre de voiture papier.

- Enfin, la lettre de voiture papier peut être utilisée comme document de douane dans le cadre de la procédure simplifiée de transit ferroviaire. Cette procédure permet aux chemins de fer d'épargner du temps et de l'argent dans le cadre des procédures douanières. Dans le nouveau code des douanes, la procédure simplifiée de transit ferroviaire est abolie. Le secteur ferroviaire recherche actuellement des solutions avec les autorités douanières (DG TAXUD) pour une application équitable de la procédure NSTI aux transports ferroviaires. Cependant, une solution concrète n'est pas encore disponible. Cela signifie que de nombreux chemins de fer reportent la décision de passer à une solution électronique, afin d'éviter des coûts supplémentaires inhérents à une nouvelle adaptation des systèmes.

L'utilisation de la lettre de voiture électronique pour les transports eurasiatiques

Dans le cadre de ce projet, le CIT collabore étroitement avec l'OSJD. Les travaux relatifs à la numérisation de la lettre de voiture CIM/SMGS sont très avancés. Les spécifications juridiques et fonctionnelles seront disponibles à partir du 1er juillet 2019 et seront mises à la disposition des chemins de fer. Nous admettons que sur la base de ces spécifications, les chemins de fer concernés par les transports eurasiatiques évolueront rapidement vers des solutions numériques.

Travaux au niveau de l'UE relatifs à la numérisation des documents de transport

Comme on le sait, la numérisation est l'une des principales priorités de la Commission européenne. Le 12 mars 2019, une nouvelle proposition du Parlement européen et du Conseil des ministres « on electronic freight transport information (eFTI) » a été adoptée par le Parlement européen. Parallèlement, des travaux sont en cours pour une mise en œuvre dans le cadre du « Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) ».

Les travaux ont pour but d'obliger les Etats membres à reconnaître la mise à disposition des informations sous forme numérique. La proposition est basée sur une participation volontaire des entreprises. En conséquence, des documents papier pourront continuer à être utilisés. L'accent étant mis sur la multimodalité, la réglementation devrait s'appliquer non seulement aux chemins de fer, mais également aux autres modes de transport.

Des spécifications techniques sont également prévues pour assurer l'interopérabilité des systèmes informatiques. Malheureusement, au cours de ses délibérations, le Parlement européen a modifié le texte sur des points importants. Les acteurs du marché devraient être contraints de transmettre les documents par voie électronique. En outre, les obligations devraient également être étendues au flux d'informations entre les partenaires commerciaux (« business to business »). Enfin, les compétences de la Commission européenne en matière de mise en œuvre de solutions techniques seraient considérablement étendues.

Du point de vue du secteur ferroviaire, le projet de texte avec les amendements du Parlement va trop loin. Le projet complété ne tient pas compte du fait que les chemins de fer sont déjà bien avancés en matière de numérisation et qu'il est donc essentiel de veiller à ce que les solutions et les investissements déjà réalisés ne soient pas rendus obsolètes par la nouvelle réglementation. En outre, l'approche réglementaire très complète semble trop dirigiste. Dans le cadre de l'échange d'informations « business to business » et plus concrètement de la liberté contractuelle (il convient de rappeler que la lettre de voiture sert en premier lieu à prouver le contrat de transport négocié entre les parties), une grande marge de manœuvre devrait être réservée aux acteurs concernés pour des solutions efficaces et orientées sur le marché. Par ailleurs, une réglementation trop restrictive deviendra rapidement un obstacle à l'innovation.

Il y a lieu également d'espérer qu'aucune solution trop spécifique, non interopérable au niveau mondial, ne sera retenue. Sous l'angle des exigences de la multimodalité, les conditions-cadres des chaînes de transport mondiales ne devraient pas être détériorées par des solutions isolées au niveau européen. Nous espérons que le projet sera modifié dans le sens ci-dessus au cours des prochaines délibérations, en particulier au sein du Conseil des ministres de l'UE.

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

Original : DE



Nouvelles du Groupe de travail CIV/SMPS

Lors de la réunion des 22 et 23 mai 2019, des propositions de modification du projet du contrat-cadre relatif à la « Fourniture de services de transport internationaux ferroviaires de voyageurs » ont été examinées. Compte tenu des divers développements et des nouvelles relations de trafic dans les transports internationaux ferroviaires de voyageurs CIV/SMPS, le SG CIT envisage l'organisation d'un séminaire en 2020 ou 2021.

La préparation d'un contrat-cadre relatif à la fourniture de services de transport internationaux ferroviaires de voyageurs demeure au centre des travaux du GT CIV/SMPS. Jusqu'à présent, une check-list contenant des commentaires a été préparée comme base pour l'élaboration d'un tel contrat-cadre, en tenant compte des exigences juridiques découlant des réglementations SMPS, COTIF/CIV et du règlement CE No 1371/2007 (PRR). Les travaux se concentrent actuellement au sein des membres du GT CIV/SMPS. Le SG CIT examine également l'impact potentiel de la révision en cours du PRR sur les transports CIV/SMPS, en étroite coopération avec le CER. Au terme de la révision, le SG CIT établira un rapport sur son impact, afin de soutenir les entreprises ferroviaires membres du CIT dans la mise en œuvre la nouvelle réglementation PRR dans les transports est - ouest.

Compte tenu des nombreuses modifications apportées depuis 2014 à l'accord SMPS en vigueur et à de la prochaine révision du PRR, le SG CIT, en collaboration avec l'OSJD, envisage de réviser en profondeur le Guide des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS. Dans un premier temps, toutes les modifications apportées à l'accord SMPS depuis 2014 seront incluses dans le tableau de comparaison du guide. La version finale du guide sera présentée lors du prochain séminaire sur les thèmes CIV/SMPS en 2020 ou 2021.

Les travaux de la deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » progressent comme prévu au sein du GT CIV/SMPS.

L'intérêt des membres est constant, en particulier en ce qui concerne l'achèvement de la révision du PRR et l'échange de données à caractère personnel tenant compte du GDPR. Le SG CIT souhaite continuer à traiter les questions en matière de protection des données avec les pays tiers dans les transports ferroviaires de voyageurs est - ouest et à apporter son soutien en interne aux experts en matière de protection des données aux sein des entreprises.



Le GT CIV/SMPS au travail.

Un Groupe de travail CIV aux couleurs slovaques

La 46e réunion du Groupe de travail CIV (GT CIV) s'est déroulée au siège des Chemins de fer slovaques à Bratislava, les 3-4 avril 2019, à l'aimable invitation de ZSSK : l'occasion pour les membres du GT CIV de finaliser les documents présentés à la Commission CIV de juin 2019.

Cap pour la Slovaquie

Comme chaque année, le Groupe de travail CIV a tenu l'une de ses réunions extra-muros. Pour sa 46e réunion, il s'est ainsi rendu à Bratislava, au siège de ZSSK. A l'agenda notamment, la révision du PRR, le traitement des réclamations, la protection des données, la multimodalité et les questions de ticketing.

Révision du PRR

La révision du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs (PRR) suit son cours à l'échelon européen ; le Secrétariat général du CIT en collaboration avec la CER a donc informé les membres du GT CIV sur l'état d'avancement de cette révision. Contrairement à ce qui a été annoncé lors de la réunion, la Présidence roumaine du Conseil a publié, en date du 25 avril 2019 un projet de compromis. Ces propositions doivent encore être discutées par les différents Ministres des Transports des Etats membres de l'UE, avant qu'une position du Conseil soit publiée. Cela ne devrait pas avoir lieu avant cet automne.

Modification de l'AIV

L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) a été modifié pour mieux tenir compte des impératifs en matière de traitement des réclamations en cas de grève. Lors du dernier GT CIV, il avait été décidé que ces propositions de modifications seraient retravaillées, ce qui a été fait. La nouvelle mouture de ces modifications a été avalisée par le GT CIV et le comité du CIV.

Futur manuel en protection des données pour les entreprises de transport

Le GT CIV a approuvé le projet de manuel en protection des données pour les entreprises de transport (MDP) présenté par le SG CIT. Ce manuel contient actuellement une partie commentée des articles du GDPR, ainsi qu'une collection des différentes questions posées par les membres du CIT et des décisions de justice et administratives publiées jusqu'à maintenant. Il présente également des exemples de clauses de bonnes pratiques. Il reprend au surplus le contenu des lignes directrices publiées auparavant par le CIT. La seconde phase des travaux est prévue pour 2020 et consistera à terminer le commentaire des articles du GDPR, mais également à développer des outils et des méthodologies pour les membres du CIT, afin de les aider dans l'application du GDPR.

Lors de cette 46e réunion du GT CIV, d'autres réglementations qui auront un impact en matière de protection des données ont également été discutées, soit le futur [Règlement « vie privée et communications électroniques »](#) (ePrivacy Regulation), mais également la [Directive \(UE\) 2016/681 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers](#) (PNR Directive) et [sa mise en œuvre](#) en Belgique, sujet qui a été présenté par SNCB.

Multimodalité et initiatives européennes en la matière

Le SG CIT a présenté la version modifiée de ses modèles de coopération air/fer lors de cette 46e réunion. Il a également présenté l'état d'avancement des travaux réalisés au niveau européen sur la question. L'UE a en effet commandé deux études sur les questions de ticketing et de droits des voyageurs en transport multimodal, qui avaient pour but d'analyser de quelle manière l'UE devrait intervenir en la matière.

Peaufinage du côté du MIRT

Durant la dernière réunion du GT CIV, il avait été décidé que le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) subirait quelques modifications supplémentaires, par rapport à celles présentées, en matière de linguistiques et de terminologies. C'est désormais chose faite et ces modifications ont été approuvées par le GT CIV.

La Commission CIV en juin 2019

Les différentes propositions de modifications et les nouveaux produits du CIT ont été approuvées par la Commission CIV le 19 juin 2019. Ils entreront en vigueur le 15 décembre 2019.



ZSSK a accueilli la 46e réunion du Groupe de travail CIV à Bratislava

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

Original : FR



Conférence du CIT sur le traitement numérique des réclamations : « Repenser le monde » ?

L'année 2019 est dans de nombreux endroits marquée par le 100^{ème} anniversaire du «Bauhaus» - la célèbre école de design et d'architecture et probablement l'institution éducative la plus influente en matière d'architecture, d'art et de design du XX^{ème} siècle. Cet anniversaire est placé sous la devise « Repenser le monde ». Le « Bauhaus » a peu de choses en commun avec le secteur ferroviaire, mais la devise « Repenser le monde » correspond très bien au thème de la conférence du CIT de cette année sur la numérisation dans le domaine du traitement des réclamations.

La conférence, qui s'est tenue à Berne le 14 mai sous la direction de Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président de la Commission CIM, était divisée en trois parties ; en laissant suffisamment de place aux discussions et aux questions des participants, elle a permis une manifestation vivante et passionnante.

Bases juridiques pour le traitement des réclamations

Au début de la conférence, Erik Evtimov (CIT) a commenté les bases juridiques contenues dans la COTIF et les Règles uniformes CIM, en se concentrant ensuite sur les dispositions sur lesquelles sont basés les documents du CIT relatifs au traitement des réclamations, tels que l'AIM¹ et le procès-verbal de constatation (CIT20).

Par la suite, Nina Scherf (CIT) a commenté ces instruments et présenté l'AIM en détail, en mettant l'accent sur la question de savoir dans quelle mesure l'AIM contient des dispositions pour une application dans le contexte de processus numériques.

Lothar Schneemann (DB Cargo) a ensuite présenté un exposé sur l'état de la réalisation du procès-verbal de constatation électronique (désigné à l'avenir CIT20a), dont l'utilisation dans le contexte d'une blockchain ou d'un cloud pourrait également jouer un rôle à l'avenir.

Globalement, au terme des discussions qui ont suivi les présentations, il est résulté que les Règles uniformes CIM contiennent déjà quelques bases pour la création de documents de transport numériques. Les règles de l'AIM sont basées principalement sur les processus papier et devraient être repensées en prévision d'une numérisation accrue ; les participants estiment que les principes contenus dans l'AIM sont très pertinents et que leur application devrait plutôt être étendue (par exemple application également aux transports avec un transporteur sous-traitant en lieu et place d'une limitation au transport subséquent comme actuellement).

Focus sur les questions de la numérisation

Après avoir commenté les bases juridiques dans la première partie de la conférence, les orateurs dans la deuxième partie ont jeté un pont entre le traitement des réclamations et la numérisation. Vitus Ammann (CFF) a illustré le sujet des blockchains en présentant un pilote passionnant dans lequel l'accès (par exemple par des employés) au tunnel de base du Saint-Gothard est assuré par un certificat numérique décentralisé.

Il a également mis en évidence les obstacles actuels à une utilisation efficace de la technologie des blockchains.

En guise de perspective, il a notamment noté que les processus de paiements automatisés déclenchés par des « smart contracts » pourraient bientôt être utilisés de manière rentable.

Le conférencier suivant, Andreas Beck (DB), a abordé cette perspective et les questions juridiques relatives aux « smart contracts » : les « smart contracts » ne sont en fait pas « smart » (intelligents), mais sont en réalité des codes de programme qui déclenchent des actions lorsque certaines conditions sont remplies. Par conséquent, ils seraient particulièrement adaptés au traitement d'événements standardisés tels que les paiements déclenchés en raison d'un incident spécifique. Ils pourraient aussi convenir au traitement de réclamations (simples). En particulier, en liaison avec « l'Internet des objets » (comme un capteur signalant un dommage), ils pourraient à l'avenir traiter certains cas de dommages.

Toutefois, certaines questions juridiques demeurent ouvertes, telles que la résolution des smart contracts, la protection des données et certaines exigences formelles des contrats, comme les certifications notariales requises. En ce qui concerne le traitement des cas de dommages, les smart contracts sont problématiques en particulier si l'on n'a pas de relation concrète « si – alors », par exemple lorsque l'indemnité n'est pas définie précisément mais doit être déterminée par une personne disposant d'une certaine marge d'appréciation.

Laetitia De Smet (LINEAS) a commenté ensuite des cas concrets d'application en matière de numérisation de LINEAS et a présenté divers outils informatiques déjà utilisés. LINEAS a par exemple développé un assistant mobile d'information (MIA), qui peut utiliser une application pour annoncer les dommages aux wagons à la centrale, accélérant ainsi considérablement la réparation des wagons. Elle a enfin abordé les avantages de l'utilisation d'outils informatiques pour le traitement des réclamations, de la saisie normalisée des informations et de leur disponibilité permanente.

Il est résulté des discussions qui ont suivi que les smart contracts pourraient être particulièrement appropriés pour le traitement des cas de dépassement du délai de livraison et que l'examen de l'idée d'adapter les documents CIT aux smart contracts devrait être poursuivi. Une check-list pourrait éventuellement être appropriée pour certains dommages.

(1) AIM : Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le transport international ferroviaire de marchandises

Questions relatives à la protection des données

Miguel Caramello (CER) a présenté le règlement européen sur la protection des données (UE) 2016/679 (GDPR) dans la troisième partie de la conférence, en se concentrant sur la question de savoir dans quelle mesure un traitement des données conforme à la protection des données doit être mis en œuvre. Le CIT a ensuite également pris congé de Miguel Caramello, qui quitte la CER. La conférence a été l'occasion de le remercier pour sa coopération très constructive et amicale.

Dans son exposé sur la sécurité juridique des données, Bertrand Rothey (SNCF Logistics) a ensuite posé la question de savoir si l'utilisation des données constitue une opportunité unique pour le transport ferroviaire des marchandises. L'utilisation des wagons pour le transport des marchandises en est un bon exemple : pour optimiser l'utilisation du wagon, il convient de trouver des solutions garantissant un échange des données entre les parties prenantes (détenteur du wagon, utilisateur du wagon, etc.).

Table ronde finale

Lors de la table ronde de clôture, il est apparu que la numérisation est un développement général qui ne peut être stoppé, de sorte que les conditions environnementales doivent être créées (besoin en énergie, technologie des capteurs, etc.). L'interopérabilité des données est également requise, car l'échange des données ne peut pas s'arrêter aux frontières. L'harmonisation et la création de normes deviennent de plus en plus nécessaires dans un monde numérique, tout comme la question de la multimodalité, dans laquelle le secteur ferroviaire devrait également jouer un rôle et ne devrait pas être isolé des autres modes de transport, les solutions globales devenant toujours plus importantes.

La numérisation sera également à l'ordre du jour des « Journées bernoises » en février 2020 et ne manquera pas de donner lieu à beaucoup d'autres discussions passionnantes !

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

Original : DE



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Adriaan Hagdorn confirmé comme Président de la Commission CUI pour un nouveau mandat lors de la 27ème réunion.

L'Assemblée générale de l'OTIF ayant achevé les travaux de révision des Règles uniformes CUI en 2018, la Commission CUI a pu se concentrer lors de sa réunion en mai sur l'élaboration de documents contractuels concernant l'utilisation de l'infrastructure.

Discussions relatives à l'élaboration de documents contractuels pour l'utilisation des installations de service

Le Groupe de travail ad-hoc « GTC-SF » a entamé en 2014 déjà l'élaboration de conditions générales relatives à l'utilisation des installations de service. Les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I) élaborées de concert avec RailNetEurope (RNE) ont servi de base de travail à l'époque, en les adaptant aux besoins de l'utilisation des installations de service. Comme la transposition de l'article 13 de la directive 2012/34/UE (Conditions d'accès aux services) dans le droit national n'avait alors pas encore été réalisée dans quelques Etats de l'Union européenne, la Commission CUI avait décidé de reporter ces travaux dans l'attente d'une transposition plus avancée au niveau européen.

Depuis lors, quelques travaux relatifs à l'utilisation des installations de service ont été lancés au niveau politique. La Commission européenne a notamment adopté le [règlement d'exécution \(UE\) 2017/2177](#) concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. En outre, des discussions et des mesures sont en cours au niveau politique pour normaliser les documents et les réglementations régissant l'utilisation des installations de service (il convient de citer par exemple le modèle uniforme pour la publication de la description des installations de service et la création d'un portail commun interactif pour les installations de service).

Lors de sa réunion, la Commission CUI a donc considéré que le moment était venu de reprendre les travaux d'élaboration de conditions générales relatives à l'utilisation des installations de service. Le fait que ces installations soient exploitées de manière très différente et que les réglementations en matière de responsabilité des exploitants d'installations et des utilisateurs soient conçues également différemment constitue un défi particulier.

Il importe donc de clarifier un certain nombre de questions juridiques de fond au début des travaux. Comment les installations de service sont-elles définies dans le droit européen et quelles installations de service sont-elles couvertes par les Règles uniformes CUI ? Dans quelle mesure les installations d'infrastructure ferroviaire sont-elles couvertes par l'ensemble des prestations minimales en matière d'accès selon l'annexe II, ch. 1, de la directive 2012/34/UE et ne peuvent par conséquent être exploitées que par des gestionnaires d'infrastructure ? Dans quelle mesure les installations et les services selon l'annexe 2, ch. 2 de la même directive pourraient-ils être exploités également par d'autres exploitants (EF et tiers) ?

Un nouveau groupe de travail ad-hoc élaborera des dispositions à partir de l'été 2019, en se concentrant d'abord sur les dispositions en matière de responsabilité.

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

La Commission CUI aimerait examiner en 2019 avec RNE le modèle de contrat européen d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'elle a élaboré l'année dernière. Les perspectives sont très positives. Lors de sa réunion à la fin mai, l'Assemblée générale de RNE a fait savoir que les membres de RNE sont disposés à négocier avec le CIT et à élaborer un document commun par l'entremise du Groupe juridique de RNE.

Responsabilité des EF qui utilisent la même infrastructure – Discussion et idées de solutions ?

En 2018, la question suivante a été soulevée : qu'en est-il des solutions en matière de responsabilité des entreprises ferroviaires qui utilisent la même infrastructure en ce qui concerne les indemnités versées à leurs clients ? La Commission CUI examinera d'abord un système présenté par les NS, que ProRail a déjà intégré dans ses conditions générales, et si ce système pourrait être repris au titre de proposition de « best practice ».

Confirmation du Président Adriaan Hagdorn (NS) pour un deuxième mandat

Au cours de ses trois années de présidence de la Commission CUI, Adriaan Hagdorn a pu donner des orientations importantes et entamer les travaux correspondants. La Commission CUI se réjouit donc tout particulièrement qu'il soit disposé à assumer un deuxième mandat. Une proposition correspondante sera soumise à l'Assemblée générale du CIT en novembre 2019.

La CIT a pris congé d'Isabelle Oberson à la fin de la réunion ; elle n'assumera plus ses tâches pour le Secrétariat général du CIT sur place à Berne.

Cependant, pour le plus grand plaisir de tous les membres de la Commission CUI, elle continuera à apporter son soutien à la Commission CUI en tant que consultante. Sandra Dobler se joindra à l'équipe du CIT lors de la prochaine réunion le 17 octobre 2019. La Commission CUI se réjouit de cette nouvelle collaboration.



La Commission CUI prend congé d'Isabelle Oberson et se réjouit de la poursuite de la collaboration avec son Président Adriaan Hagdorn (NS.)

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

Original : DE



DROIT ET PRATIQUE

Un contrat d'utilisation de véhicules peut-il être conclu gratuitement ?

La composante commerciale immanente du contrat de transport selon la COTIF/CIM est déjà clairement énoncée à l'article premier § 1 CIM : « Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, ... ». En revanche, les Règles uniformes CIV stipulent qu'elles s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit (voir article premier § 1 CIV). Les deux textes constituent la base juridique uniforme du contrat d'utilisation des wagons comme moyen de transport. La question qui se pose dans ce contexte est celle de savoir, selon la nature des différents cas, si le contrat d'utilisation de véhicules est toujours conclu à titre onéreux ou si un contrat à titre gratuit est également possible.

Le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) et l'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international ou RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze), qui mettent en œuvre les Règles uniformes CUV selon l'article premier § 1 au niveau du secteur, ne permettent aucune conclusion pour l'une ou l'autre hypothèse. Ainsi, l'article 1.1 CUU précise que les conditions commerciales d'utilisation des wagons n'entrent pas dans les dispositions du CUU.

Compte tenu de ces bases juridiques vagues et compte tenu du principe fondamental de la liberté contractuelle et de la suppression de l'obligation de transporter depuis la COTIF 1999, nous avons tendance à conclure qu'un contrat d'utilisation dans le cadre des RU CUV et du CUU ne doit pas nécessairement être conclu à titre onéreux, comme dans le cas des transports internationaux ferroviaires de marchandises. Dans certains cas, des wagons vides pourraient aussi être acheminés au niveau international à titre gratuit avec une lettre wagon [CUV](#).

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

Original : DE

Cours de formation pour les membres du CIT

Le Secrétariat général du CIT offre à ses membres des cours de formation sur mesure. Il était à Bratislava et à Amsterdam ce printemps pour présenter et discuter de la mise en œuvre des droits des voyageurs en trafic international.

Le CIT a organisé deux cours de formation au printemps : le premier pour ZSSK en avril, le deuxième pour NS et le GIE Eurail Group en mai. Ces ateliers ont donné lieu à des échanges très intéressants, qui pourront être utilisés dans les réflexions du groupe de travail CIV par la suite. Le SG CIT remercie chaleureusement les organisateurs pour leur accueil et les participants pour leur contribution.

Droits des voyageurs et protection des données

Depuis quelques années, le SG CIT propose à ses membres des formations sur la mise en œuvre des droits des voyageurs en trafic ferroviaire international. Cette formation s'organise en plusieurs blocs autour des réglementations à connaître au niveau international : Règles Uniformes CIV, Règlement CE 1371/2007 (PRR), Règlement UE 2016/679 sur la protection des données (GDPR), Règlement UE 454/2011 (TAP TSI), droit national ayant un impact sur le transport international, etc. C'est un rappel utile pour les juristes et les employés des départements internes aux entreprises ferroviaires qui s'occupent des offres commerciales internationales, du ticketing, de la comptabilité, ainsi que de l'après-vente.

Présentation des produits du CIT

Le CIT a développé au fil des années plusieurs documents qui assurent une mise en œuvre efficace et pragmatique des réglementations internationales en trafic voyageur.

Le cours de formation traite des différentes facettes des relations entre transporteurs et voyageurs, mais aussi des relations entre transporteurs, ou des relations entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure.

Les ateliers sont faits sur mesure pour chaque entreprise, selon les besoins et le public-cible de la formation. Toute entreprise intéressée par un cours de formation est invitée à contacter le SG CIT.



Le personnel de ZSSK réuni pour le cours de formation du CIT en avril.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original : FR

Première réunion du Comité en 2019 sous la conduite de la nouvelle Présidente du CIT

La nouvelle Présidente du CIT, Maria Sack (DB AG), a eu le plaisir d'accueillir deux nouveaux membres du Comité du CIT le 12 avril à Berne, en les personnes de Marie Wirtgen (SNCB) et de Gilles Mugnier (SNCF), et de préparer les orientations pour les travaux en 2019.

La nouvelle Vice-présidente (Maria Urbanska, PKP Cargo) a également été accueillie lors de cette réunion du Comité. Ce dernier s'est félicité du fait que le CIT ait pu boucler l'exercice 2018 une nouvelle fois avec un bénéfice, de CHF 5'492. L'état d'avancement de la réalisation du programme de travail 2019, l'évolution de la composition du CIT (132 membres titulaires et 7 membres associés) et la préparation des Journées bernoises 2020 ont été discutés.

La réunion du Comité était principalement axée sur la révision de la stratégie du CIT (Stratégie CIT 2025), lancée par la Présidente. En particulier, la vision du CIT, les tendances globales pertinentes pour les travaux du CIT et les facteurs de succès du CIT ont été examinés en détail. À partir de là, le Comité a défini dix objectifs stratégiques pour le SG CIT, qui doivent être atteints d'ici 2025. La définition de ces objectifs stratégiques doit être finalisée lors de la prochaine réunion du Comité le 26 septembre 2019 et soumise à l'Assemblée générale 2019.



La nouvelle Présidente du CIT, Maria Sack

[Cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:Cesare.brand(at)cit-rail.org)
Original : DE

Le CIT souhaite la plus cordiale bienvenue à son nouveau membre !

Pays	Entreprise	Statut de membre	Logo
Croatie	CER Cargo d.o.o.	Membre titulaire dès le 1er juin 2019	

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)

Original: DE



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
10/11.07.2019	Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov
4/5.09.2019	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
25.09.2019	Conférence des services des réclamations voyageurs	Vienne	Jan Svensson
26.09.2019	Comité 2	Berlin	Cesare Brand
16/17.10.2019	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
17.10.2019	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
29/30.10.2019	Séminaire Trafic Multimodal/ Commission Multimodalité	Venise	Erik Evtimov
12/13.11.2019	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
14.11.2019	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
27/28.11.2019	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
9-11.07.2019	20 ^{ème} Session UNECE URL	UNECE	Genève	Cesare Brand
11.07.2019	Passenger Global Forum	UIC	Toledo	Sandra Dobler
13.08.2019	UIC ad hoc Groupe de travail	UIC	Francfort	Jan Svensson
17-19.2019	SPG ad hoc meeting	UIC	Hasselt	Jan Svensson
1.10.2019	TAP TSI CSG Meeting	ERA	Bruxelles	Jan Svensson
4.10.2019	UIC CER High-Level Passenger Group	UIC	Barcelone	Cesare Brand
7/9.2019	Digital Transport Days	DG Move	Helsinki	Erik Evtimov
16-18.10.2019	UIC PES Meeting ad hoc group	UIC	Paris	Jan Svensson
28/29.10.2019	OTIF Symposium	OTIF	Vilnius	Cesare Brand
5.11.2019	Intelligent Transport Conference	Intelligence T.	Londres	Jan Svensson
6.11.2019	Digital Rail Revolution Conference	Gl. Railway	Londres	Erik Evtimov
7.11.2019	UIC PSG Plenary	UIC	Paris	Cesare Brand
7.11.2019	CER Assistants	CER	Paris	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