

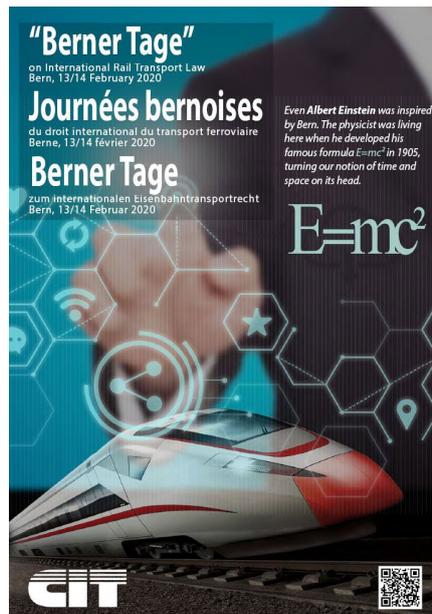


TABLE DES MATIERES

Assemblée générale du CIT

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 14 novembre 2019 à Berne au siège du CIT (Weltpoststrasse 20, salle A, rez-de-chaussée). La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 h. et durera jusqu'à 12.15 h. au plus tard.

Nous nous réjouissons de vous revoir à cette occasion.



- 2 Workshop du CIT organisé à Klaipėda avec les LG
- 3 20 ans de la COTIF. Quo vadis?
- 5 Des changements en vue pour la Commission CIV
- 6 Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs
- 7 Le Groupe de travail CIM du CIT prend congé de Peter Schuld qui prend une retraite bien méritée
- 8 Nouvelles du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »
- 9 Décisions judiciaires dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure
- 10 Envois de marchandises sans document de transport ?
- 11 CIT ITSELF



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

La COTIF fête ses 20 ans, félicitations !



Le droit international du transport ferroviaire de la COTIF 99 a été élaboré dans les années 90, en vue de la libéralisation du marché ferroviaire ; elle est entrée en vigueur en 2006. Les règles se caractérisent par une qualité juridique élevée. Le droit a fait ses preuves dans la pratique. La libéralisation complète n'est intervenue que quelques années après l'entrée en vigueur de la COTIF 99, soit en 2007 pour le transport des marchandises et en 2010 pour le transport international des voyageurs. Depuis lors, trois tendances majeures ont été identifiées : la numérisation, la concurrence accrue et les attentes de la clientèle en matière de solutions contractuelles « porte à porte ». La question qui se pose maintenant est de savoir si la COTIF 99 doit évoluer après 20 ans afin de répondre à ces tendances.

Nous approfondissons cette question dans un article du présent CIT-Info.

Avec mes meilleures salutations de Berne.

Cesare Brand

Secrétaire général du CIT



Workshop du CIT organisé à Klaipeda avec les LG

Les travaux dans le domaine de la « multimodalité » progressent avec succès du point de vue du CIT. Deux produits du CIT, les CG et le contrat-type trafic fer – mer, sont à la disposition des membres du CIT. Ils sont accompagnés par les travaux du Groupe de travail Multimodalité du CIT et une application dans la pratique est prévue sur des relations-pilotes. Les résultats de ces travaux ont été commentés lors d'un workshop du CIT réunissant plus de 25 participants, organisé en coopération avec les Chemins de fer lituaniens (LG) à Klaipeda, sur la mer Baltique.

Produits du CIT pour le trafic fer – mer

Les CG trafic fer – mer sont à la disposition des membres du CIT depuis 2015. En vue de leur mise en œuvre, le Groupe de travail Multimodalité a été chargé d'élaborer un contrat-type pour l'organisation des transports par des transporteurs ferroviaires subséquents et des entreprises maritimes inscrites. Ce contrat-type est également à la disposition des membres du CIT depuis la mi-2016 sur le [site Internet du CIT](#), dans les langues anglaise, française, allemande et russe. Une possibilité de mise en œuvre pratique consiste à utiliser ces documents opting-in sur des relations-pilotes sur la mer Baltique.

Afin de favoriser l'inscription de lignes maritimes, le CIT a organisé en collaboration avec les LG un workshop les 3 et 4 juillet 2019 à Klaipeda sur la mer Baltique. Le workshop, réunissant plus de 25 participants, a débuté le 3 juillet l'après-midi par une visite du port de Klaipeda et une autre visite de la gare marchandises de Draugyste, très intéressante en relation avec l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour les transports multimodaux. Le 4 juillet a été consacré aux présentations du Secrétariat général du CIT et des membres du CIT LG, PKP, RZD et UZ, ainsi que du BPRM et de Plaske sur le thème du trafic fer – mer et des transports multimodaux.

Mise en œuvre du contrat-type trafic fer – mer sur des relations-pilotes

Dans le cadre des travaux du Groupe de travail Multimodalité, le SG CIT a établi des contacts avec le transporteur maritime Stena Line Freight afin de discuter de l'application des CG et du Contrat-type trafic fer – mer sur des relations-pilotes sur la mer Baltique. Un projet dans lequel Stena Line Freight collabore avec l'entreprise de transport ferroviaire allemande Pressnitzalbahn et l'entreprise chimique Deucon depuis début 2018 a été retenu pour des transports-pilotes. Ces derniers ont été organisés d'abord sous la forme d'un pilote « virtuel », afin d'analyser de manière approfondie sur le plan juridique les interfaces dans le cadre des transports fer – mer. Il conviendra également d'analyser quels produits du CIT pourront être appliqués à ces transports.

Inscription de la ligne maritime Sassnitz/Mukran – Baltijsk en prévision d'un pilote réel

En outre, la possibilité d'un pilote réel a été discutée. L'idée a pour contexte les efforts du BPRM en vue d'exécuter des transports ferroviaires entre la Chine et l'Allemagne via le parcours maritime Baltijsk - Mukran avec un contrat de transport direct, sous l'égide de la lettre de voiture CIM/SMGS. À cette fin, l'inscription de la ligne Sassnitz / Mukran - Baltijsk sur la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM de l'OTIF est nécessaire. La demande d'inscription a été présentée en détail par le BPRM et le SG CIT. Dans l'ensemble, les participants au workshop du CIT à Klaipeda ont convenu que le moment était venu d'inscrire des lignes sur la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure de l'OTIF et que le SG CIT devrait soutenir l'inscription d'autres lignes sur la mer Noire, en sus de la ligne Sassnitz / Mukran – Baltijsk.



Workshop Klaipeda

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

20 ans de la COTIF, quo vadis ?

Contribution du CIT lors du symposium de l'OTIF pour célébrer les 20 ans du Protocole de Vilnius le 29.10.2019

La COTIF 99¹ a été développée dans les années 90 du siècle dernier. Alors que l'on parlait de l'ouverture prochaine du marché, le marché ferroviaire en Europe a été libéralisé entre-temps et l'ouverture du marché est maintenant une réalité. A cette époque, la numérisation en était à ses débuts et aujourd'hui, elle est devenue primordiale, comme d'autres tendances d'ailleurs. La COTIF 99 doit-elle être adaptée à ces développements ? Les chemins de fer doivent-ils moderniser les rails (juridiques) sur lesquels ils opèrent ?

1. Numérisation

La COTIF 99 avait la numérisation en point de mire, les signes à l'horizon étaient reconnus. Ainsi, l'article 6 § 9 CIM² établit la base juridique de la lettre de voiture électronique. Elle requiert toutefois le principe de l'équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique avec la solution papier, en particulier pour des raisons de force probante.

Questions en suspens concernant la numérisation

Trois questions se posent essentiellement en relation avec la numérisation et la COTIF 1999 :

- *L'exigence de l'équivalence fonctionnelle est-elle toujours d'actualité dans le contexte des développements technologiques en matière de numérisation ?*

Dans le futur monde numérique, seuls des ensembles de données prédéfinis seront transmis électroniquement. Les systèmes informatiques seront interopérables et ne nécessiteront plus d'interfaces « imprimables ». Les ensembles de données reflèteront non seulement le contenu de la lettre de voiture, mais également les flux d'informations à l'intention des autorités (y compris en ce qui concerne la douane, le RID) ou des gestionnaires d'infrastructure (par exemple, la STI TAF). Un « système de gouvernance » réglera l'accès aux données. Il est pour le moins douteux que l'exigence de l'équivalence fonctionnelle soit toujours adéquate dans un tel environnement numérique.

- *Qu'en est-il de la force probante ?*

Avec le papier, l'affaire est claire : la lettre de voiture papier (original et copies conformes) est la preuve du contrat et est reconnue par les tribunaux (article 12 CIM). Dans le monde numérique, la situation est plus complexe. Une étude du CIT a montré que la reconnaissance des documents numériques est réglementée à l'échelle nationale et de manière très différente. Cela crée aujourd'hui une grande insécurité juridique et explique en partie pourquoi la numérisation de la lettre de voiture progresse lentement. La situation dans le domaine des transports de voyageurs est comparable. L'article 7 § 5 CIV³ prévoit que le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les données doivent être équivalentes du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante - la question de savoir si cette exigence est encore réaliste à long terme dans un monde numérique semble discutable.

- *Qu'en est-il des réglementations douanières*

L'article 6 § 7 CIM contient un lien juridique entre la lettre de voiture et la législation douanière.

¹Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), selon le Protocole de Vilnius.

²Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – Appendice B à la COTIF.

³Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) – Appendice A à la COTIF.

Même si la procédure simplifiée de transit douanier sur papier devrait demeurer possible encore quelques années, la question de la relation entre le droit du transport et le droit douanier dans un environnement numérique (nouveau code des douanes de l'UE) se pose. Le papier perdra inévitablement de son importance.

2. Concurrence croissante

Un objectif important de la COTIF 99 était la mise en œuvre de la concurrence. Dans les années 90 du siècle dernier, il s'agissait toutefois davantage d'un concept théorique que d'une réalité.

Aujourd'hui c'est différent. La libéralisation complète du marché des transports ferroviaires est intervenue en 2007 pour les marchandises et en 2010 pour les voyageurs dans le traité international et 2020 pour le trafic national. La part des concurrents dans les transports de marchandises avoisine les 30 %, tandis qu'elle est inférieure à 20 % dans les transports de voyageurs⁴. La réglementation du marché de l'UE dans le secteur ferroviaire a entraîné une augmentation du nombre d'acteurs aux incitations financières divergentes (entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, exploitants d'installations de service, détenteurs de wagons, etc.). S'agissant de la conception du contrat, la COTIF applique le principe du « guichet unique », parfaitement compréhensible et justifié du point de vue du client. Le système ferroviaire complexe n'a de chance dans le contexte de la concurrence que s'il reste transparent pour les clients et facilement utilisable même en cas de problème. Les chemins doivent être clairs et simples pour le client. Les labyrinthes sont inappropriés.

Quels sont les rôles des acteurs dans ce système ? La porte du « guichet unique » précité, très souhaitable, se trouve sur le terrain des entreprises ferroviaires. Ces dernières sont les interlocuteurs privilégiés des voyageurs ou des expéditeurs de marchandises en cas de perturbations dans l'exécution du contrat de transport. Le partage des responsabilités et des indemnités entre les différents acteurs se déroule « en arrière-plan », dans le cadre de règles en matière de recours. En d'autres termes, la substance est réglementée en « arrière-plan », où tout se joue.

Les règles en arrière-plan

En cas de mort ou de blessure du voyageur, le transporteur est responsable en principe, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée⁵. Conformément aux articles 8, 11 et 12 CUI⁶, le recours à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure est limité aux indemnités versées sur la base des Règles uniformes CIV. Les indemnités de plus en plus importantes en cas de retard prévues par le règlement de l'UE sur les droits des voyageurs sont exclues des recours à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure. Selon les médias, la somme de ces indemnités s'élèverait à plus de 50 millions d'euros par an pour la DB.

⁴Chiffres du cinquième rapport de la Commission au Parlement européen concernant le suivi du développement du marché des transports ferroviaires, publié en 2016.

⁵Article 26 CIV.

⁶Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) – Appendice E à la COTIF.

Certes les parties peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation de l'exploitation (article 8 § 4 CUI). Mais regardons les choses en face : les gestionnaires d'infrastructure y ont-ils un intérêt ?

Les mêmes principes valent aussi pour les transports de marchandises, dans le cadre desquels le transporteur est responsable du dommage en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison (article 23 § 1 CIM). Le transporteur répond aussi du dommage en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses accessoires. Un recours à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure en cas de dommage causé au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation n'est possible ici aussi que si les parties le conviennent (article 8 § 4 CUI).

Le détenteur du wagon ne répond vis-à-vis du transporteur pour les dommages causés par le wagon que si le transporteur peut prouver une faute du détenteur (article 7 § 1 CUV). Dans la pratique, cette preuve peut difficilement être apportée.

Mauvaises incitations évidentes

Le bilan est clair : les inconvénients sont répartis unilatéralement aux dépens des entreprises ferroviaires. Pour les gestionnaires d'infrastructure, il n'y a en effet aucune raison économique, ni en trafic voyageurs, ni en trafic marchandises, de conclure des accords pour les cas de retards et les perturbations de l'exploitation. Le principe des accords (volontaires) est insuffisant, une réglementation obligatoire est nécessaire, étant entendu qu'elle doit éviter de mauvaises incitations dans le système.

Pour quelle raison le gestionnaire d'infrastructure devrait-il proposer des sillons de haute qualité aujourd'hui s'il n'a pas à supporter les conséquences financières des retards, même s'il en est à l'origine ? L'expérience montre que les gestionnaires d'infrastructure subventionnés par les pouvoirs publics et proches de l'Etat font valoir l'absence d'une base légale et refusent de consentir à une responsabilité plus lourde sur une base « volontaire » et contractuelle. Ceci est compréhensible, mais insatisfaisant.

Il en va de même pour le droit du wagon : pour quelle raison le détenteur du wagon devrait-il investir de manière innovante dans la sécurité alors qu'il n'a pratiquement pas à supporter les dommages causés par le wagon ? A noter que les détenteurs de wagons ont accepté dans le cadre des négociations relatives au CUU (Contrat uniforme d'utilisation des wagons), d'alléger partiellement le fardeau de la preuve qui incombe aux entreprises ferroviaires utilisatrices des wagons selon les RU CUV, au détriment des détenteurs.

Les chemins de fer ne peuvent être compétitifs par rapport à la route que s'il existe dans la réglementation des incitations économiques (telles que des règles de responsabilité) qui soutiennent une meilleure qualité de la « performance du système ferroviaire » vis-à-vis des clients.

Pouvoir agir plus vite

L'intensification de la concurrence entraîne également un besoin ponctuel de modification des appendices à la COTIF. Par exemple, la question se pose de savoir si, compte tenu des changements intervenus dans le secteur de la logistique, la fonction de crédit

documentaire devrait être accordée à la lettre de voiture. Afin de répondre à ces changements rapides de l'environnement du marché, il convient d'accélérer les mécanismes de modification de la réglementation. Les fondements ont été jetés lors de la dernière Assemblée générale en 2018.

3. Solutions porte à porte

Les chemins de fer ont la réputation parmi les clients d'être extrêmement compliqués. La complexité du droit et des contrats, ainsi que la qualité, expliquent en grande partie cette perception négative. En particulier, dans les transports de marchandises, l'expéditeur veut envoyer les marchandises de A à B et ne pas être confronté à l'existence de réglementations différentes, qui donnent lieu le cas échéant à des contrats de transport très complexes. Les plates-formes numériques facilitent la conclusion et l'exécution des contrats de transport intermodaux de A à B. (par exemple, blockchain, smart contracts). Pour cette raison, les transporteurs sont de plus en plus obligés de supporter les risques juridiques et financiers de la chaîne de transport.

La question est donc de savoir si et comment la COTIF peut soutenir ce développement technique d'un point de vue juridique. Sur ce point également, les auteurs de la COTIF 99 ont poursuivi une approche multimodale au niveau de la réglementation (article 1 §§ 2, 3 CIV et 3, 4 CIM). Cette voie devrait être poursuivie.

En raison de l'importance croissante de la COTIF au niveau national (par le biais du règlement de l'UE sur les droits des voyageurs, les Règles uniformes CIV sont devenues par exemple aussi du droit national), il est permis de regretter que l'occasion de modifier le champ d'application des Règles uniformes CIM, CIV et CUI ait été manquée lors de la dernière révision des Règles uniformes CUI, afin de simplifier l'architecture contractuelle à tout le moins pour les transports internationaux.

4. Conclusion

Du point de vue du CIT, la COTIF et ses appendices constituent un cadre juridique de haute qualité et apprécié pour l'exécution des transports ferroviaires internationaux. Les dispositions ont très bien fait leurs preuves dans la pratique. La COTIF a été conçue dans les années 90 du siècle dernier de manière moderne et anticipative. Il est important de poursuivre cette approche prospective des « pères fondateurs », notamment en ce qui concerne la numérisation, la concurrence croissante et les transports multimodaux de porte à porte ! L'objectif primordial doit être de rendre le système complexe des chemins de fer plus compétitif par rapport aux autres modes et systèmes de transport, grâce à l'innovation, à la sécurité juridique, à la qualité optimale et à l'orientation clients.

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



Des changements en vue pour la Commission CIV

Plusieurs nouveaux produits adoptés et des produits existants amendés, tel est le bilan de la 21^e Commission CIV qui a également dû décider de plusieurs changements organisationnels pour la suite de son activité.

Initiatives législatives européennes et internationales

La séance de la Commission CIV s'est ouverte par une présentation des différentes initiatives actuellement en discussion devant les instances européennes et l'OTIF, ainsi que des réglementations européennes et internationales récemment adoptées. L'impact de la [Directive sur l'accessibilité](#), la Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, mais aussi et surtout la révision du Règlement européen (CE) n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ont été à l'ordre du jour.

La protection des données : un nouveau guide pour les membres du CIT

La Commission CIV a adopté à titre de nouveau produit un guide sur la protection des données (MDP). Celui-ci comprend les lignes directrices et les deux modèles de contrats du CIT. Il inclut également des exemples de clauses de bonnes pratiques et une partie commentée des articles du GDPR avec des résumés de décisions et de jugements et les réponses fournies aux questions posées par les membres du CIT.

Sur la base des discussions et des suggestions formulées pendant le Data Protection Workshop du CIT, dont il est traité en page 11, le Secrétariat général du CIT, en collaboration avec le groupe d'experts en protection des données, poursuivra dès cet automne la révision du MDP et y inclura également des procédures-types en ce qui concerne notamment l'analyse d'impact relative à la protection des données en transport ferroviaire, la mise en balance des intérêts et le transfert de données à des Etats tiers.

Le CIT poursuit ses travaux en matière de multimodalité voyageurs

Deux modèles de contrat en matière de multimodalité air/fer ont été développés par le CIT. Ils exposent les modèles de coopération les plus usités en pratique. Ces deux nouveaux modèles ont été adoptés par la Commission CIV.

Le CIT compte par ailleurs continuer ses travaux en matière de multimodalité et soutient également l'UIC dans divers projets qu'elle a lancés dans ce domaine.

Révision des produits existants

La Commission a eu à adopter plusieurs modifications aux produits du CIT : le Guide des titres de transport ferroviaire internationaux (MIRT) a ainsi fait l'objet de modifications linguistiques et terminologiques, l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) a quant à lui été modifié pour mieux tenir compte des cas de grèves, le Glossaire trafic voyageurs a pour sa part été élargi sur la base des nouveaux termes apparus dans le MIRT, le MDP mais aussi les fiches UIC.

Digitalisation dans le radar du CIT

De nombreuses initiatives sont en cours en matière de nouvelles technologies. On peut citer à titre d'exemples les projets de MaaS ou l'utilisation de la blockchain en transport ferroviaire. Sur mandat de la Commission CIV, le CIT suit de près ces initiatives et étudie les implications juridiques qu'elles auront pour le secteur. Elle participe d'ailleurs déjà à cet égard à différents projets de l'UIC en la matière.

Changements organisationnels

La Commission CIV a accepté que les nouveaux produits du CIT et toutes les modifications aux produits existants entrent dorénavant en vigueur à la même date, soit à celle du changement d'horaire, qui tombe cette année le 15 décembre 2019.

Lors de sa 21^e réunion, la Commission a également été amenée à prendre des décisions sur l'organisation de ses futures rencontres. En effet, elle a constaté ces dernières années que les réunions du Groupe de travail CIV et de la Commission étaient de plus en plus rapprochées du fait des célébrations pascales, ce qui complexifiait le travail du Secrétariat général du CIT. Elle a donc décidé que désormais, les réunions de la Commission CIV se dérouleraient en septembre, couplées à la Conférence des services des réclamations voyageurs. Les réunions du GT CIV se tiendront quant à elles en février, en mai et en novembre. La prochaine réunion de la Commission CIV aura lieu fin septembre 2020 (date exacte à définir) au siège de Trenitalia, à Rome.

Cette 21^e Commission a également été marquée par l'annonce du départ de Mme Isabelle Oberson (Senior Legal Adviser, CIT) du CIT. La Commission CIV l'a remerciée pour son engagement et la qualité du travail fourni pendant les près de quinze ans qu'elle a passés au CIT et lui a souhaité plein succès pour la suite de son activité. Elle continuera à apporter son soutien au CIT en tant que consultante.



Un agenda toujours aussi bien rempli pour la 21^e Commission CIV

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

Original : FR

Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs

La révision du Rail PRR, les trains de nuit en Europe et le traitement des réclamations portant sur des trains de nuit ont constitué les points saillants de la Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs de cette année, qui s'est tenue à Vienne à l'aimable invitation des ÖBB. Plus de 70 participants, à la fois membres du CIT et de l'UIC, ont pris part cette année à la conférence, qui s'est déroulée sous la présidence de Enrico Trapazzo (FS).

Derniers développements sur le Rail PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a débuté la conférence par un compte rendu sur la révision du Rail PRR, en cours de discussion devant le Conseil de l'Union européenne. Les premières propositions formulées sous présidence finlandaise sont plutôt favorables aux entreprises ferroviaires, mais il est encore trop tôt pour se prononcer sur l'aspect que revêtira la mouture finale du document révisé.

Trains de nuit en Europe – NightJet des ÖBB et Thello

La conférence de cette année s'est penchée en priorité sur les trains de nuit et sur les modalités de traitement des réclamations liées à ce type de service. Olivia Lancerotto (ÖBB) a commencé par un exposé général sur le service NightJet des ÖBB, qui permet désormais de relier les principales villes d'Europe centrale ; Giuseppina Galoppo et Marie-Charlotte Perfumo (Thello) ont présenté dans l'après-midi le service de trains de nuit proposé entre Paris et Milan. Les deux présentations ont montré les avantages ainsi que les défis actuels liés aux trains de nuit. Si, à l'aune des discussions actuelles sur l'environnement, les trains de nuit sont considérés comme un mode de transport nocturne optimal, leur fonctionnement mais aussi les activités d'après-vente y afférentes soulèvent de nombreux défis.

Comment optimiser l'efficacité du service après-vente des trains de nuit ?

Christian Stubits (ÖBB) a présenté les objectifs généraux ainsi que les processus internes du service clientèle des ÖBB, soulignant notamment la nécessité de s'adapter aux volumes croissants des réclamations clients et de favoriser l'informatisation des processus. David Sarfatti (UIC) a suivi au sein de l'UIC les derniers développements en faveur des activités d'après-vente, avec notamment la mise en place à l'international de bases de données permettant aux entreprises ferroviaires de stocker des informations sur les titres de transport internationaux et sur leur utilisation. Les exposés d'Oliver Hirschfeld (DB) et de Jan Vávra (CD) ont été l'occasion d'aborder la situation très complexe entourant les différents types de coopération en matière de trains de nuit (transport subséquent, transport substitué, « transport mixte »), les questions de responsabilité à l'égard du client et la manière de communiquer correctement sur les titres de transport.

Les discussions se sont poursuivies lors des workshops du matin et de l'après-midi : des cas compliqués concernant le service après-vente en relation avec les trains de nuit ont été analysés et commentés par un public très intéressé et très actif.

Un échantillon des questions abordées : tous les titres de transport (à la fois les titres classiques sur support papier et les différents types de titres de transport électroniques) comportent-ils les informations exactes sur le trajet effectué en train de nuit ? Comment et quand appliquer un geste commercial et cette décision est-elle toujours prise par le ou les transporteurs concernés, à l'exclusion de l'émetteur ? Comment traiter les situations compliquées concernant les services ferroviaires avant et après les voyages en trains de nuit, notamment lorsque sont appliqués différents barèmes tarifaires, comme c'est le cas en Allemagne ?

Nouveautés concernant les produits du CIT

Sandra Dobler et Jan Svensson (CIT) ont profité de cette occasion pour exposer les changements apportés cette année aux différents produits voyageurs du CIT qui entreront en vigueur le 15 décembre 2019, en mettant l'accent notamment sur les clarifications apportées dans l'AIV pour les cas de grèves et sur le nouveau guide en matière de protection des données, le MDP, qui contient non seulement les lignes directrices dans leur version actuelle mais également des commentaires sur les articles du RGPD du point de vue des chemins de fer ainsi que des exemples de clauses.

La conférence a été clôturée par Enrico Trapazzo (FS), qui a souligné l'importance des conclusions de la conférence en relation avec la prochaine révision de l'AIV. En remerciant les participants de leur active participation, il les a conviés à la prochaine conférence des services des réclamations voyageurs, qui aura lieu en septembre 2020 à Rome (la date exacte n'est pas encore fixée).



Conférence du service de réclamation CIT/UIC

[jan.svensson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svensson(at)cit-rail.org)

Original : en

TRAFIC MARCHANDISES

Le Groupe de travail CIM du CIT prend congé de Peter Schuld qui prend une retraite bien méritée

Le Groupe de travail CIM du CIT (GT CIM) a tenu sa réunion d'été en juin 2019 à Berne. A cette occasion, il a pris congé de Peter Schuld, représentant de DB Cargo, qui part à la retraite. Les tendances et les innovations dans le domaine numérique étant en constante évolution, le GT CIM a traité une nouvelle fois la question de la numérisation, afin de rester « à jour ».

Numérisation

Le GT CIM a été renseigné sur l'état d'avancement du projet « Digital Transport and Logistics Forum » (DTLF) de la Commission européenne. Le Secrétariat général du CIT a été choisi une nouvelle fois comme partenaire stratégique dans le cadre de la poursuite du projet (DTLF II) et suit ces travaux en collaboration avec la CER au sein du Sous-groupe 1 « Paperless Transport ».

Les tendances et les innovations dans le domaine numérique étant en constante évolution, le GT CIM souhaite également rester « à jour ». Philip Hanke, éditeur Weblaw AG, a présenté le sujet « Sauvegarder et vérifier les documents des blockchains avec weblaw memory ». Ce système permet de sauvegarder « l'empreinte » d'un document dans la blockchain et de prouver ainsi son authenticité. Les participants au GT CIM ont abordé le sujet des blockchains et des smart contracts et recensé les solutions en cours de développement dans leurs entreprises. Il semble que différentes approches soient actuellement suivies au sein des entreprises. Il a été conclu que le sujet de la numérisation doit demeurer au centre des préoccupations.

Nouveaux modèles d'exécution des transports et leur représentation dans les produits marchandises du CIT

Les participants au GT CIM ont eu l'occasion de rediscuter la question des modèles d'exécution des transports et une éventuelle adaptation correspondante des produits marchandises du CIT. Les discussions avaient en particulier pour but de veiller à une inscription correcte et uniforme des informations dans la lettre de voiture CIM, en tenant compte des exigences juridiques des Règles uniformes CIM.

En relation avec l'importance des différents modèles dans la pratique, quelques membres du GT CIM ont relevé de manière intéressante qu'une « tendance » à l'utilisation accrue du modèle du transport subséquent est à nouveau observable, ce dernier pouvant couvrir jusqu'à 50 % des transports.

Procès-verbal de constatation électronique (CIT20a)

Les dernières questions en suspens pour la réalisation du procès-verbal de constatation électronique (CIT20a) ont été clarifiées ; les travaux ont ainsi pu être achevés. Le CIT soutiendra désormais RailData dans ses travaux techniques.

Groupe d'experts Scellés

La Présidente du Groupe d'experts Scellés et membre du GT CIM, Fabienne Vaisson (SNCF Logistics), a informé le GT CIM en réunion qu'elle doit renoncer à sa fonction dans le cadre du Groupe d'experts Scellés. Le GT CIM a remercié Madame Vaisson de son engagement.

Développement futur de l'AIM ?

En relation avec quelques propositions de modification du chapitre 6 de l'AIM (dévoysés) présentées par le Groupe de travail RCF2¹ de l'UIC, les membres du GT CIM ont soulevé la question du développement éventuel et de l'applicabilité de l'accord AIM au transporteur substitué. Les participants au GT CIM ont convenu d'examiner dans un premier temps au sein de leurs entreprises l'application de l'AIM au transporteur substitué.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du GT CIM aura lieu les 27 et 28 novembre 2019 à Berne.



Le Président du GT CIM, Cristian Cuenca de DB Cargo (à gauche sur la photo), et Erik Evtimov du SG CIT (à droite sur la photo) ont pris congé de Peter Schuld au terme d'une journée de réunion fructueuse.

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

Original : DE

¹UIC's RCF2 working group is concerned with freight traffic billing and the rules governing financial relations between undertakings.

Nouvelles du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

La coexistence de deux régimes juridiques différents, la COTIF/CIM et le SMGS, constitue un obstacle majeur à la fourniture de services de transport ferroviaire mondiaux dans les corridors transcontinentaux entre l'Europe / la Russie et l'Asie / la Chine. L'établissement de nouvelles lettres de voiture à la frontière des régimes juridiques comporte un risque d'erreur susceptible de causer des retards lors de l'exécution des opérations de transport et une incertitude juridique incalculable sur un parcours de plus de 11 000 km. Par ailleurs, la numérisation croissante nécessite une planification et une organisation transparentes des transports eurasiatiques, avec l'utilisation généralisée de la nouvelle lettre de voiture électronique.

Lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Les spécifications de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS sont entrées en vigueur le 1er juillet 2019. Les spécifications techniques ont été élaborées par le Groupe de travail technique ad-hoc CIM/SMGS du CIT et de l'OSJD, dans les langages EDIFACT et XML. Les versions russe et chinoise des spécifications ont été élaborées par l'OSJD et publiées sur son site Internet également le 1er juillet 2019. Le défi consiste maintenant à planifier et organiser des transports-pilotes sous le couvert de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, à ne pas confondre avec la préannonce électronique des envois, qui est pratiquée actuellement déjà entre quelques chemins de fer. Pour organiser de tels transports-pilotes, la participation de deux autres chemins de fer CIM est nécessaire, qui soient en mesure d'échanger les données électroniques et de saisir la lettre de voiture avec les données d'origine des clients. Une approche par étapes est envisagée.

Un autre point important concerne l'échange des données de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS avec les autorités douanières. Dans ce contexte, une coordination entre le Groupe de travail Questions douanières de la CER et le SG CIT et entre le Groupe de pilotage CIM/SMGS et les autorités douanières de la Russie, du Bélarus et du Kazakhstan sera mise en place.

Propositions visant à compléter le Guide lettre de voiture CIM/SMGS concernant la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison

Lors de la réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS en juillet 2019, le représentant des Chemins de fer du Bélarus (BC) a présenté des propositions de nouvelles dispositions du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) et de l'annexe 6 SMGS concernant les dépassements du délai de livraison. Les propositions des BC visent à compléter les points 12.3.1 et 12.4.1 du Guide lettre de voiture CIM/SMGS par des dispositions relatives à l'introduction et au traitement des réclamations pour dépassement du délai de livraison ainsi qu'au paiement des indemnités correspondantes lors de transports sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Etant donné que les régimes de responsabilité selon les Règles uniformes CIM et le SMGS en cas de dépassement du délai de livraison sont fondamentalement différents et qu'il n'existe pas de délai de livraison CIM - SMGS unique en cas d'interruption du transport sous l'égide des contrats de transport CIM et SMGS, il convient tout d'abord de déterminer si les compléments proposés sont en principe pertinents¹.

¹De plus amples informations concernant les régimes de responsabilité différents en cas de dépassement du délai de livraison ressortent des travaux comparatifs COTIF/CIM et SMGS: <https://bit.ly/2pjyULb>

Transports multimodaux de la République de Corée vers l'Europe

Les entreprises RZD Logistics et FESCO ont testé un nouvel itinéraire multimodal depuis la République de Corée. Trois modes de transport sont utilisés : mer, rail et route. Le nouvel itinéraire relie la République de Corée et l'Union européenne, via la ligne ferroviaire transsibérienne. Ces transports intéressants, ainsi que les transports multimodaux du Japon vers l'Europe - également via la ligne ferroviaire transsibérienne - soulèvent plusieurs questions juridiques en relation avec les transports CIM/SMGS dans une perspective multimodale. Les Chemins de fer russes et l'Association des opérateurs intermodaux du Japon (TSIOAJ) poursuivent leurs efforts visant à établir des liaisons directes régulières entre les ports du Japon et l'Extrême-Orient russe.

Les défis des transports multimodaux CIM/SMGS ont été analysés de manière approfondie lors d'un workshop du CIT organisé à Klaipeda au début juillet 2019. De plus amples informations peuvent être consultées dans le présent numéro du CIT-Info.



Groupe d'expert CIM/SMGS

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

Original : DE



Décisions judiciaires dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure

Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, des décisions intéressantes des tribunaux et des organismes de réglementation sont régulièrement présentées et discutées au sein du CIT. Ce dernier prévoit de créer à partir de 2020 une base de données sur le site Internet du CIT avec ces cas. Les deux décisions présentées ci-dessous concernent une procédure préjudicielle devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), d'une part, et une décision du Landgericht de Francfort-sur-le-Main, d'autre part.

1. Question posée par la Commission de contrôle ferroviaire sur l'interprétation du terme « quais à voyageurs » au sens de la directive 2012/34/UE - Arrêt de la CJUE du 10 juillet 2019 (C-210/18)

L'autorité de régulation autrichienne, la Commission de contrôle ferroviaire (Schiene-Control Kommission), en tant que juridiction compétente au sens de l'article 267 TFUE¹, a transmis une question à la CJUE pour statuer à titre préjudiciel. En résumé, il s'agit de savoir si les « quais à voyageurs » selon l'annexe I, deuxième tiret (Liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire) de la directive 2012/34/UE, sont à considérer comme installation de service au sens de l'annexe II, ch. 2, lettre a), de la directive 2012/34/UE « les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures » ou si les quais à voyageurs sont couverts par le paquet d'accès minimal selon l'annexe II, ch. 1, lettre c) « l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ».

La question soumise a pour origine un différend opposant le gestionnaire d'infrastructure autrichien ÖBB-Infrastruktur et une entreprise ferroviaire quant à la question de savoir si les quais à voyageurs doivent être considérés comme prestation faisant partie du paquet d'accès minimal ou comme installation de service et si l'utilisation des quais pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs doit donc être qualifiée de prestation de service. Cette question est déterminante pour l'appréciation des modalités d'accès et du montant des redevances admissibles pour l'utilisation des quais. Les redevances pouvant être perçues par ÖBB-Infrastruktur ne peuvent atteindre que le montant des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire si les quais à voyageurs relèvent du paquet d'accès minimal (article 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE). S'il s'agit d'installations de service, un bénéfice raisonnable peut être calculé (article 31, paragraphe 7).

Dans sa question à la CJUE, la Commission de contrôle ferroviaire a déclaré qu'une interprétation littérale favoriserait l'interprétation selon laquelle l'utilisation des quais à voyageurs entre dans le champ d'application du paquet d'accès minimal. En revanche, les quais à voyageurs pourraient être considérés comme des installations de service dans le cadre d'une interprétation systématique. La Commission de contrôle ferroviaire a également indiqué qu'avant l'entrée en vigueur de la loi nationale de mise en œuvre de la directive 2012/34/UE, elle était d'avis que l'utilisation des quais à voyageurs dans le cadre des activités et des actions de promotion d'une entreprise ferroviaire dans les gares de voyageurs devait être comprise comme installation de service « gare de voyageurs ».

Dans ses conclusions, l'avocat général de l'Union européenne a proposé à la CJUE d'attribuer les « quais à voyageurs » au paquet d'accès minimal. La CJUE a suivi ce point de vue dans son arrêt du 10 juillet 2019 : les quais à voyageurs font partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire, dont l'utilisation fait partie du paquet d'accès minimal (annexe II, chiffre 1, lettre c). Dans son arrêt, la Cour a fait référence à l'intention des législateurs de l'Union de différencier les quais à voyageurs, d'une part, des gares de voyageurs, d'autre part, seules ces dernières constituant des installations de service au sens de l'annexe II, chiffre 2, lettre a) de la directive 2012/34/UE.

Que faut-il retenir de cet arrêt dans la relation EF – gestionnaire d'infrastructure ?

La décision de la CJUE aura un impact sur le calcul des redevances d'utilisation dans le futur dans les pays européens. Certains d'entre eux partageaient précédemment l'opinion juridique de la CJUE et calculé les redevances en conséquence ; d'autres calculaient toutefois les redevances selon l'opinion précédemment exprimée en Autriche (modalités de calcul applicables aux installations de service). Il est également important de noter en outre que les éléments du paquet d'accès minimal sont exploités par des gestionnaires d'infrastructure, contrairement aux installations de service dont les exploitants peuvent également être des entreprises ferroviaires et des tiers.

2. Décision du Landgericht de Francfort-sur-le-Main, arrêt du 6 septembre 2016 (réf. : 2-23 O 160/16)

L'arrêt concerne la demande en réparation à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure pour le déraillement de plusieurs wagons dans une de ses gares. Les relations contractuelles du côté de la demanderesse sont très complexes : la demanderesse (une société néerlandaise de location de wagons) louait des wagons et les louait à sa société sœur, qui agissait comme transitaire ferroviaire. Celle-ci a confié à une entreprise ferroviaire la manœuvre des wagons dans la gare où les wagons ont déraillé. La gare est exploitée par la défenderesse, le gestionnaire d'infrastructure. Afin de réclamer des dommages au wagon, la demanderesse a demandé une cession de droit au propriétaire des wagons, puis a demandé la réparation du dommage au gestionnaire d'infrastructure.

Du point de vue de l'utilisation de l'infrastructure, il importe de savoir que le Landgericht a condamné le gestionnaire d'infrastructure à une indemnisation intégrale des dommages en raison de la responsabilité objective selon l'article 1 de la loi allemande sur la responsabilité civile. De manière analogue, cela signifie que si une personne est tuée, (...) ou qu'une chose est endommagée au cours de l'exploitation d'un chemin de fer, l'entreprise exploitante est tenue d'indemniser la victime pour les dommages qui en résultent, sauf en cas de force majeure notamment.

¹Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne - TFUE

Selon la jurisprudence de la Cour suprême allemande, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont des entreprises exploitantes et un accident d'exploitation exige une relation locale et temporelle directe entre l'accident et une opération/une installation ou un accident causé par un risque spécifique à l'exploitation ferroviaire. Si l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure sont impliqués dans l'accident d'exploitation, ils sont conjointement et solidairement responsables envers un tiers (en l'espèce, le tribunal n'a examiné que les actions en justice à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure).

Le tribunal a estimé que toutes les conditions de la loi allemande sur la responsabilité civile étaient réunies et a laissé ouverte la question de savoir si les wagons avaient déraillé parce qu'ils avaient été chargés incorrectement ou que les voies étaient en mauvais état, car le gestionnaire d'infrastructure est responsable de son exploitation, quelles que soient les causes de l'accident.

Que faut-il retenir de l'arrêt pour la responsabilité dans la relation EF – gestionnaire d'infrastructure selon l'article 1 de la loi allemande sur la responsabilité civile ?

Dans le cadre de l'arrêt, la demanderesse n'était pas une entreprise ferroviaire, mais une entreprise de location de wagons. Si les wagons d'une EF sont endommagés, la Cour suprême fédérale allemande a déjà jugé que l'obligation de compensation réciproque entre l'EF et le gestionnaire

d'infrastructure est fondée sur la mesure dans laquelle le dommage a été causé par l'une ou l'autre partie. En cas d'obstacles sur la voie qu'une entreprise ferroviaire vient heurter, le risque général d'exploitation de l'EF est estimé à 1/3 et le risque d'exploitation accru du gestionnaire d'infrastructure à 2/3.

En outre, le jugement montre combien il est important de bien définir les différentes relations en matière de responsabilité entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, mais aussi avec d'autres intervenants, comme les détenteurs de wagons.



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



DROIT ET PRATIQUE

Envois de marchandises sans document de transport ?

Les transports internationaux de marchandises sans document de transport, tels que la lettre de voiture et les documents d'accompagnement, sont en principe possibles conformément au principe de la liberté contractuelle prévu par les Règles uniformes CIM 1999 (RU CIM). En conséquence, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux Règles uniformes CIM (article 6 § 2, deuxième phrase, CIM). Mais comment les chemins de fer impliqués doivent-ils traiter l'envoi ? Ce dernier doit-il être accepté ou rendu au chemin de fer cédant ?

D'une part, de telles situations peuvent créer de sérieux obstacles dans le cadre des transports internationaux ferroviaires de marchandises et nuire de manière notable et permanente à leur attractivité pour les clients des chemins de fer. D'autre part, de telles situations peuvent constituer une raison supplémentaire pour des lacunes en matière de sécurité dans les transports internationaux ferroviaires de marchandises, dans la mesure où l'établissement d'une feuille d'accompagnement selon l'annexe 18 GTM-CIT ne peut être requise sur la base de la fiche de travail 07-02 du GTM-CIT (Guide du trafic marchandises du [CIT](#)).

Dans les cas concrets, il ne doit donc pas s'agir de marchandises en plus, mais en fait de marchandises qui sont transportées sans aucun document de transport. Toutefois du point de vue de la procédure, il est recommandé de procéder également dans ces cas conformément à la fiche de travail 07-02 du [GTM-CIT](#), deuxième tiret, car des copies de la lettre de voiture CIM (Duplicata) et des documents d'accompagnement inscrits dans la case 9 de la lettre de voiture CIM doivent également être demandées au transporteur contractuel pour des marchandises transportées sans documents de transport ; le transporteur contractuel doit alors les fournir – voir la fiche de travail 07-02 du GTM-CIT en relation avec les commentaires de l'annexe 2 du GLV-CIM relatifs à la case 9 de la lettre de voiture. (GLV-CIM).

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

Beau succès pour le deuxième Data Protection Workshop du CIT

Impact du GDPR sur l'organisation interne des entreprises ferroviaires, nouvelles technologies et futures réglementations en matière de protection des données : tels étaient notamment les thèmes abordés lors de ce deuxième workshop dédié à la protection des données.

Belle participation et des interventions de qualité pour cette deuxième édition

On the occasion of "one year" of the Regulation (EU) 2016/679 A l'occasion des « un an » du Règlement (UE) 2016/679 (GDPR), le CIT a décidé d'organiser un Workshop pour faire un point de la situation sur la mise en œuvre du GDPR dans le secteur ferroviaire. Cet événement, ouvert aux membres du CIT, a connu un très beau succès, avec pas moins de 57 participants venant de près de trente compagnies différentes. Cela démontre l'intérêt toujours plus grandissant des membres du CIT pour les questions liées au GDPR, non seulement en trafic voyageurs mais également en trafic marchandises.

Mais ce succès n'aurait pas été possible sans l'engagement et la qualité des présentations des différents intervenants. Le Secrétariat général du CIT les en remercie donc chaleureusement.

Application du GDPR dans le transport ferroviaire

La matinée s'est poursuivie par une discussion sur différentes thématiques propres au secteur ferroviaire : M. Johan Vandendriessche (avocat, Affluo) a ainsi abordé la question du traitement des données personnelles de voyageurs mineurs ; M. Claudius Ettlinger (délégué à la protection des données, CFF) a quant à lui traité de l'analyse d'impact relative à la protection des données notamment en matière de données de mobilité, avant de donner la parole à M. Marek Andrzejewski (Vice-Directeur Département Informatique, PKP) qui a expliqué le rôle du sous-traitant (« data processor ») dans le secteur ferroviaire. Mme Sandra Dobler (conseillère juridique, CIT) a clôturé la matinée par une présentation des nouveaux produits du CIT en matière de protection des données.

Cas pratiques et GDPR

Après une pause de midi qui a permis aux participants d'échanger de façon plus informelle, la seconde partie du Workshop a été consacrée à différents cas pratiques : Mme Ieva Lizunaite (Experte division sécurité, LG) a abordé la question de la licéité du traitement de données personnelles, Mme Katarína Tichá (conseillère juridique et déléguée à la protection des données, ZSSK) a poursuivi par une présentation sur le blacklisting de clients et Mme Monique Sturny (avocate, Walder Wyss Ltd) a clôturé cette troisième session par une présentation sur le transfert de données personnelles à des Etats tiers.

Nouvelles technologies et nouvelles réglementations

La journée s'est terminée par une session dédiée au GDPR et au futur, avec comme sujet central, l'impact du GDPR sur l'usage des nouvelles technologies et les futures réglementations en matière de protection des données. Après une présentation de Mme Barbara Móri (conseillère juridique, SBB) sur la blockchain et le MaaS, Mme Gonnike Kruize (déléguée à la protection des données, NS) a traité de l'internet des objets, de l'intelligence artificielle et des réseaux sociaux.

Mme Bianca Jonas (déléguée à la protection des données, SNCB) a clôturé cette journée très enrichissante par une présentation sur le futur [Règlement e-Privacy](#) et la [mise en œuvre](#) de la [Directive PNR](#) belge.

Groupe d'experts en protection des données et futurs workshops

Les échos tant pendant qu'après le workshop ont été très positifs et ont plaidé pour l'organisation d'une réunion annuelle dédiée à la protection des données. Au vu de l'énergie et des moyens nécessaires à la tenue d'une telle manifestation, il a toutefois été décidé d'organiser tous les deux ans un tel workshop, mais d'avoir à côté de cela une réunion annuelle ouverte uniquement aux experts en protection des données. Le but de cette réunion annuelle sera de discuter avec les différents experts des entreprises membres du CIT des problématiques auxquelles chacun a pu être confronté et de développer des solutions communes, afin d'assurer une application du droit conforme aux dispositions du GDPR. Cette réunion sera aussi l'occasion d'œuvrer au développement des produits du CIT en matière de protection des données.

Un appel a été lancé durant le workshop afin que les employés traitant de protection des données au sein des entreprises membres du CIT (tant en transport voyageurs qu'en transport marchandises) rejoignent ce groupe d'experts. Pour ceux qui ne figureraient donc pas encore sur cette liste d'experts, ils sont invités à contacter au plus vite le CIT en écrivant à info@cit-rail.org.

La prochaine réunion du groupe d'experts en protection des données devrait se dérouler au printemps 2020.



Les entreprises membres du CIT sont venues en nombre à ce deuxième workshop sur la protection des données

sandra.doblerat@cit-rail.org

Original : FR

Deuxième réunion du Comité en 2019

La deuxième réunion annuelle du Comité du CIT a eu lieu le 26 septembre 2019 au siège de la DB AG à Berlin, sous la direction de la Présidente du CIT, Maria Sack (DB AG).

Après l'ouverture de la réunion par la Présidente du CIT, Frank Myram, représentant du groupe, responsable du domaine économie, politique et régulation au sein de la DB AG, a tenu à saluer personnellement les membres du Comité. Dans son allocution de bienvenue, il a souligné l'importance croissante du rail comme élément important dans la résolution des problèmes environnementaux et climatiques, ainsi que l'importance du travail du CIT pour ses membres.

Le Comité a préparé l'Assemblée générale 2019, qui aura lieu le 14 novembre à Berne. Il a adopté le projet du budget 2020 et pris acte du rapport du Secrétariat général concernant l'état de la réalisation du programme de travail 2019. Le programme des Journées bernoises 2020 a également été approuvé. L'orientation stratégique des travaux du CIT jusqu'en 2025 constituait un point important de la réunion.

Les résultats de ces travaux seront présentés aux membres du CIT par la Présidente lors de l'Assemblée générale. Le CIT remercie chaleureusement la DB AG de l'excellente organisation de la réunion !

La prochaine réunion du Comité aura lieu le 23 avril 2020 à Berne.



Berlin Hauptbahnhof

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

Original : DE

Cours de formation pour les membres du CIT

Après Bratislava et Amsterdam, c'est à Vienne auprès des ÖBB que le Secrétariat général du CIT a dispensé ses cours de formation sur mesure. Une très belle participation pour ce workshop qui a démontré à nouveau l'utilité de ces formations internes.

Très belle participation pour cette formation auprès des chemins de fer autrichiens

Le Secrétariat général du CIT a profité de sa venue à Vienne, dans le cadre de la Conférence des services des réclamations voyageurs (voir article en page 6) pour dispenser une formation interne aux chemins de fer autrichiens. Avec près de 35 participants, issus majoritairement du service clients, le SG du CIT a pu compter sur une belle participation des ÖBB. Vu la composition de ce groupe, le SG CIT a mis l'accent de cette formation sur les questions en lien avec le traitement des réclamations.

Programme bien étoffé

Cette matinée de formation a permis au SG CIT de passer en revue différentes thématiques que les ÖBB avaient souhaitées approfondir : 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 et le ticketing.

Les participants avaient bien entendu la possibilité de poser des questions sur les différentes thématiques proposées, ce qu'ils n'ont pas manqué de faire et ce qui a donné lieu à des discussions très intéressantes et enrichissantes.

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.



Très belle participation des chemins de fer autrichiens à cette formation interne

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

Original : DE

Nouvelle arrivée au sein du Secrétariat du CIT

Le Secrétariat général du CIT a engagé Monsieur Ardian Balaj en sa qualité de Legal Designer. Il a pris ses fonctions le 1er août 2019. Il renforce le domaine marchandises, en s'occupant notamment de questions relatives à la numérisation des produits du CIT.

Nous souhaitons une cordiale bienvenue à notre nouveau collaborateur au sein du CIT et nous réjouissons de notre collaboration.





CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
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

Evénements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
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
10/11.12.2019	UIC GV	UIC	Paris	Cesare Brand

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

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