

2

Comité international des transports ferroviaires

2021



Assemblée Générale 2021

Nous avons le plaisir d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 25 novembre 2021.

De plus amples informations suivront prochainement.



L'Assemblée générale de l'année dernière avec le Secrétaire général de l'OTIF comme invité.

- 2 La refonte du Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a abouti
- 3 La refonte du PRR au cœur des discussions du dernier CIV WG
- 4 Nouvelles du projet du CIT « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »
- 4-5Conférence des services des réclamations voyageurs du 22 septembre 2021
- 6 Actualités du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »
- 7 Codes d'entreprise TAF en trafic CIM/ SMGS
- 8 Harmonisation des contrats relatifs à l'utilisation de l'infrastructure : RNE et le CIT publient ensemble le « E-SCU-I »
- 9 Droit et pratique
- 10 CIT ITSELF
- 11 Calendrier



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

En trente ans de régulation ferroviaire, j'ai appris une chose : si le secteur ne parvient pas à mettre en place luimême de bonnes solutions, alors la régulation frappe ! Avec le risque de solutions compliquées, coûteuses et éloi-



gnées de la réalité entrepreneuriale. Les entreprises ferroviaires sont donc bien inspirées de trouver des solutions communes lorsque celles-ci sont économiques et conformes au droit de la concurrence. Le chemin de fer est un système, raison pour laquelle des solutions communes dans certains domaines sont les plus efficaces, les plus durables et les moins chères à long terme, même si ces solutions impliquent un investissement initial. Cela vaut en particulier pour la numérisation dans le transport de voyageurs et de marchandises, l'attelage automatique, la gestion et le contrôle du trafic ferroviaire, mais aussi pour l'interopérabilité juridique! La différence réside dans le fait que l'interopérabilité juridique ne nécessite pratiquement aucune ressource financière, seulement la volonté commune de faire mieux.

Dans ce contexte, je me réjouis particulièrement que le CIT et RNE soient parvenus à élaborer un modèle de contrat commun concernant l'utilisation de l'infrastructure et à le faire approuver par les organes compétents! La solution existe ; mais maintenant, elle doit aussi être appliquée!

Vous trouverez un article correspondant dans le présent numéro du CIT-Info.

Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne santé et un bel été!

Cesare Brand
Secrétaire général du CIT





DROIT DES TRANSPORTS ET POLITIQUE DES TRANSPORTS

La refonte du Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a abouti

Après près de quatre années de travaux et de discussions sur la révision du <u>Règlement (CE) n°1371/2007</u> <u>sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires</u> (PRR), la refonte du PRR est désormais entrée en force. Coup de projecteur sur les changements les plus importants de cette refonte.

Genèse de cette révision

La Commission européenne a publié en septembre 2017 son projet de refonte du PRR avec pour objectif un renforcement des droits des voyageurs. Cette refonte s'inscrivait dans le cadre du processus habituel de révision de la réglementation européenne.

En novembre 2018, c'est le Parlement européen qui a publié sa <u>position</u> sur la question. Celle-ci allait encore plus loin que le projet de la Commission. En décembre 2020, le Conseil a adopté son <u>orientation générale</u> sur la proposition de révision du PRR qui était plus modérée que celle du Parlement.

La négociation entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission a débuté en janvier 2020 sous la présidence croate. L'objectif était d'avoir une réunion de trilogue par mois et de clore ce dossier sous cette même présidence. Néanmoins, la pandémie de COVID-19 a ralenti le processus de négociation. C'est finalement sous la Présidence allemande qu'un accord a pu être trouvé en octobre 2020.

L'accord provisionnel a ensuite été adopté par le Conseil et le Parlement européen en plenum durant le premier semestre 2021. Malgré quelques propositions de modifications formulées par certains parlementaires, c'est tout de même le texte tel que convenu lors des négociations qui est entré en force.

Il a été publié au Journal Officiel de l'Union européenne sous les références Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Changements importants découlant de ce nouveau texte

Il est à noter qu'à l'aune du PRR révisé, moins d'exemptions pourront être octroyées par les Etats membres pour le trafic domestique.

Les droits des voyageurs ayant une réservation pour leur bicyclette ont quant à eux été précisés, de même que la possibilité de transporter leur bicyclette à bord du train.

L'échange d'informations entre les acteurs du secteur et avec le voyageur a quant à lui été accru.

Un nouvel article a été introduit en matière de billets directs afin de clarifier les cas où le voyageur serait au bénéfice d'un tel titre de transport.

Les seuils d'indemnisation (25-50%) tels qu'ils existent dans le PRR actuel ont été maintenus. Une clause de force majeure a toutefois été introduit en la matière.

En ce qui concerne l'hébergement en cas de retard ou d'annulation, celui-ci peut être limité à trois nuits d'hôtel si la cause qui en est à l'origine relève de la force majeure.

Les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PRM) ont été élargis, avec une réduction de la période de pré-notification pour l'assistance à 24 heures (possibilité pour les Etats membres d'étendre cette période à 36 heures jusqu'au 30 juin 2026). Les possibilités d'assistance en gare et dans les trains ont également été clarifiées et une formation du personnel sur les besoins des PRM devra également être dispensée au personnel.

En matière de plainte, les voyageurs auront désormais trois mois suivant l'incident faisant l'objet de la plainte pour introduire leur plainte.

Prochaines étapes

Le PRR révisé a été publié au Journal Officiel de l'Union européenne en date du 17 mai 2021. Il est entré en force 20 jours après cette date, soit le 7 juin 2021. Il sera applicable deux ans plus tard, soit dès le 7 juin 2023, à l'exception de l'article 6, paragraphe 4 concernant les emplacements pour bicyclettes, applicable à partir du 7 juin 2025.

Le SG CIT, comme cela sera expliqué dans l'article sur le CIVWG œuvre à implémenter cette nouvelle réglementation dans les différents produits du CIT.

sandra.dobler(at)cit-rail.org

Original:FR



Le PRR révisé sera applicable dès le 7 juin 2023





TRAFIC VOYAGEURS

La refonte du PRR au cœur des discussions du dernier CIV WG

Le Règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est entré en force Let avec lui, son lot de questions sur la manière de l'interpréter et de l'appliquer.

COVID-19 et certificat de vaccination

Le COVID-19 continue de rythmer nos vies. Même si la nouvelle normalité se profile et que le trafic voyageurs reprend gentiment, tous les espoirs sont désormais également tourner vers le certificat de vaccination qui devrait permettre une plus grande liberté de mouvement à travers l'espace Schengen.

Le CIV WG s'est ainsi penché sur la mise en œuvre de ce certificat et sur les solutions de certificat qui sont actuellement développées par différents Etats européens.

Entrée en force de la refonte du PRR

Le <u>Règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations</u> des voyageurs ferroviaires est désormais en force. Il ne sera toutefois applicable que dans deux ans, soit le 7 juin 2023.

Comme mentionné dans le <u>précédent CIT-Info</u>, le travail se poursuit au sein de la PRR Task Force pour mettre en œuvre le PRR révisé dans les produits du CIT. Au rythme d'une réunion mensuelle, la PRR Task Force en est déjà à la moitié de son travail. Toutes les modifications faites dans les produits du CIT à cet égard entreront en vigueur en décembre 2022.

Outre la question de la mise en œuvre du PRR révisé, l'autre aspect concerne l'interprétation de termes usités dans le PRR révisé. En effet, de nouvelles notions y font leur apparition et ont entraîné de nombreuses interrogations de la part des membres du CIT qui ont pu être discutées lors de ce CIV WG.

Révision des produits du CIT

Différentes modifications ont été apportées aux produits du CIT, qui concernent notamment la nature des GCC-CIV/PRR et les adjonctions au guide de la protection des données pour les entreprises de transport.

Ces différentes propositions de modifications vont désormais être présentées à la Commission CIV en septembre prochain et entreront pour la plupart le 12 décembre 2021 en force.

Ticketing et modifications en vue

Au vu des nombreux projets en cours au sein de l'UIC, le SG CIT a effectué différents changements dans le Guide des titres de transport ferroviaire international des voyageurs (MIRT) en lien avec le projet OSDM (Open Sales and Distribution Model).

Le CIV WG a également traité de la question des coupons à établir manuellement et de leur avenir. Cette discussion se poursuivra lors des prochains CIV WG.

Changement dans le domaine voyageurs

Le Secrétariat général du CIT a informé le CIV WG que Mme Sandra Dobler avait décidé de quitter le CIT pour fin octobre 2021. C'est Mme Nina Scherf, actuelle employée du CIT dans le domaine marchandises et infrastructure, qui reprendra son poste à la tête du domaine voyageurs.

Prochaines réunions dans le domaine voyageurs

La Commission CIV se déroulera le 21 septembre 2021 virtuellement et elle aura pour but d'adopter les modifications proposées par le CIV WG.

La prochaine réunion du CIV WG aura quant à elle lieu le 24 novembre 2021 à Berne si cela est à nouveau possible.

sandra.dobler(at)cit-rail.org

Original:FR



Des discussions passionnantes au sein du CIV WG



Nouvelles du projet du CIT « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »

La 20ème réunion du Groupe de travail CIV/SMPS s'est concentrée sur la finalisation du contrat-cadre relatif à la fourniture de services de transport internationaux ferroviaires de voyageurs et sur les conséquences du nouveau règlement PRR sur les transports est – ouest de voyageurs.

Contrat-cadre relatif à l'exécution de transports internationaux ferroviaires de voyageurs est - ouest

Les membres du Groupe de travail CIV/SMPS ont poursuivi l'examen du projet du contrat-cadre relatif à l'exécution de transports internationaux ferroviaires de voyageurs selon le modèle de la sous-traitance sur la base des propositions de PKP Intercity, de la FPK et des UZ. De plus, la terminologie anglaise concernant les citations et les termes du nouveau règlement PRR doit être vérifiée.

Au terme de ces travaux, la rédaction d'un contrat-cadre selon le modèle du transport subséquent sera entamée. A cet effet, les Conditions générales applicables aux coopérations en trafic international de voyageurs avec transport subséquent (CG transport subséquent) du CIT, qui forment l'annexe 3 au Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire de voyageurs (MCOOP) du 1er juillet 2019, sont utilisées.

Informations concernant l'entrée en vigueur du nouveau règlement PRR de l'UE

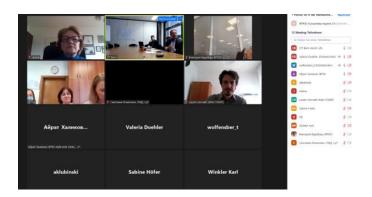
Au cours de la réunion, le SG CIT a commenté les travaux du CIT concernant la révision des produits CIT (GCC-CIV/PRR, AIV, MIRT, AJC et MCOOP), en relation avec les nouveautés découlant du nouveau Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (voir l'article détaillé à ce sujet dans le présent CIT-Info).

La nouvelle version du règlement PRR aura également des répercussions sur les produits CIV/SMPS du CIT (tableau comparatif des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR et SMPS et contrats-cadres), qui seront examinées en détail lors de la prochaine réunion en octobre 2021.

Fond de garantie CIT 2012 pour l'émission des titres de transport internationaux

Le SG CIT a rappelé une nouvelle fois que l'émission des titres de transport papier avec le fond de garantie CIT 1996/2006 dans le champ d'application des RU CIV n'est possible que jusqu'au 31 décembre 2021. A partir du **1er janvier 2022**, seule l'émission des billets avec le nouveau fond de garantie CIT 2012 sera autorisée. Le SG CIT se tient volontiers à la disposition des membres du CIT pour répondre à leurs questions.

erik.evtimov(at)cit-rail.org Original :DE



Conférence des services des réclamations voyageurs du 22 septembre 2021

Le CIT et l'UIC ont le grand plaisir d'inviter le personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques de leurs membres à la Conférence des services des réclamations voyageurs, qui aura lieu en ligne le mercredi 22 septembre 2021. La conférence de cette année sera consacrée principalement aux évolutions récentes et à la numérisation des processus pour le traitement des réclamations.

Cadre juridique du traitement des réclamations

Au cours de la première session, les orateurs présenteront les aspects juridiques des processus pour le traitement des réclamations, avec une analyse des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), du Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) et de l'Accord du CIT concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV). Les répercussions de la refonte du PRR [Règlement (UE) 2021/782] en lien avec les processus pour le traitement des réclamations et le formulaire de réclamation seront également abordées.

Traitement des réclamations et numérisation

La deuxième partie de la conférence sera dédiée à la numérisation du secteur ferroviaire, qui n'est en effet pas sans incidences sur les processus pour le traitement des réclamations. Des interrogations complexes émergent en lien notamment avec la transmission en ligne des formulaires de réclamation, les interfaces concernant les réclamations en ligne et l'automatisation des processus pour le traitement des réclamations. Différents intervenants du secteur ferroviaire présenteront la manière dont ils se servent de ces nouvelles solutions techniques en matière de traitement des réclamations et de service après-vente.



Une présentation sera également consacrée à la contribution du CIT à l'élaboration d'un nouveau formulaire européen de réclamation. Elle sera suivie d'un aperçu des produits du CIT intéressant les services après-vente, notamment la nouvelle version du Guide de la protection des données (MDP), les suppléments à l'AIV et au Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), ainsi que d'autres informations utiles du CIT.

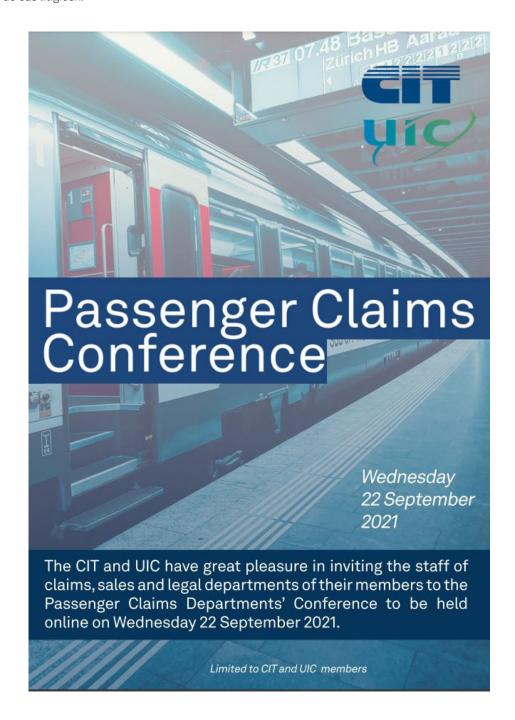
Cet événement est gratuit ; il est ouvert à l'ensemble des membres du CIT et de l'UIC, qui peuvent dès lors s'y <u>inscrire</u> et y participer.

jan.vavra(at)cit-rail.org

Original: EN

Workshops

Les workshops constitueront le point fort de la conférence ; ils traiteront plus spécifiquement des cas en relation avec les importantes restrictions de voyage dictées par la pandémie ; les participants auront ainsi l'occasion de discuter de questions non résolues ou de cas litigieux.







TRAFIC MARCHANDISES

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

En raison du manque de moyens de transport appropriés entre l'UE et la République populaire de Chine, les transports ferroviaires trans-eurasiens sur la nouvelle route ferroviaire de la soie sont devenus une option déterminante et économiquement durable pour de nombreux clients à l'époque de la pandémie mondiale de COVID-19. Des marchandises urgentes, notamment des médicaments, de la nourriture, des équipements pour les hôpitaux et des masques de protection, ont également été transportées vers l'Europe en porte-à-porte et en flux tendu.

Lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Actuellement, l'UN/CEFACT (Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et le commerce électronique) et la Commission européenne s'occupent de plus en plus de l'échange de données **multimodales** relatives aux transports. En coopération avec la CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, dont le siège est à Vienne) et la CCI (Chambre de commerce internationale, dont le siège est à Paris), d'éventuelles fonctions supplémentaires pour la lettre de voiture CIM/SMGS Plus sont à l'étude pour octroyer à ce document la valeur d'un accréditif. Cette solution pourrait avoir un impact sur l'échange des données relatives aux transports ferroviaires de marchandises, en particulier sur le catalogue des données commun des lettres de voiture CIM, SMGS et CIM/SMGS.

Un autre point important concerne l'échange de données avec les autorités douanières à l'aide de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Dans ce contexte, la coordination entre le SG CIT, le Groupe de travail Questions douanières de la CER, le Groupe de pilotage CIM/SMGS et les autorités douanières de Russie, de Biélorussie et du Kazakhstan est assurée.

Utilisation de scellés électroniques en trafic CIM/SMGS

La question de l'utilisation des scellés électroniques a été inscrite au programme de travail du Groupe d'experts « Scellés » du CIT et du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS, en sus des questions habituelles concernant le traitement des scellés. Selon les informations de la représentante de la Commission européenne, le projet correspondant sur les scellés électroniques au niveau de l'UE a également été lancé par la DG TAXUD. L'utilisation de scellés et l'inclusion éventuelle de dispositions correspondantes dans l'Accord SMGS sont également examinées au sein du Comité de l'OSJD. La fiche UIC 426 a pour sa part été transférée vers l'IRS 40426 (International Rail Solutions) en collaboration entre le SG CIT, le Groupe d'experts « Scellés » et l'UIC.

La base juridique pour l'utilisation des scellés électroniques en trafic CIM/SMGS peut être créée dans une annexe au Guide lettre de voiture CIM/SMGS. Cette solution flexible pourrait être mise en œuvre dans un premier temps pour certains envois sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Le CCTT (International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation) et l'UNESCAP (Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique) élaborent de leur côté des solutions juridiques et un glossaire concernant les scellés électroniques, ce qui facilitera grandement les travaux futurs.

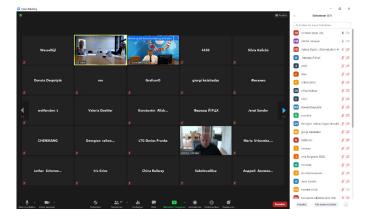
Guide du CIT sur le droit ferroviaire et de la navigation intérieure

Sur la base du Guide CMR-COTIF/CIM-SMGS, le SG CIT a élaboré un tableau comparatif du droit ferroviaire et du droit de la navigation intérieure. Le tableau contient des comparaisons entre le droit du transport ferroviaire de marchandises (COTIF/CIM), d'une part, et le droit de la navigation intérieure (CMNI, CLNI I et II ainsi que la Convention d'Athènes et son protocole de 2002 dans le domaine des dommages aux bagages), d'autre part. En plus du tableau comparatif, le SG CIT a élaboré également une synthèse en anglais, dans laquelle les résultats du tableau comparatif sont résumés et commentés.

A l'issue de l'examen du projet au sein de la Commission CIM, le SG CIT envisage de publier le guide à la fin 2021. Sur la base de l'accord de coopération avec le Comité de l'OSJD, le SG CIT a transmis le tableau comparatif après la Commission CIM à la fin mars 2021 au Comité de l'OSJD et participe aux travaux du Groupe de travail ad hoc trafic fer - mer de l'OSJD.

erik.evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE





Codes d'entreprise TAF en trafic CIM/SMGS

L'ERA a l'intention de convertir le système actuel des codes d'entreprise (code UIC RICS à 4 chiffres) en codes alphanumériques à 4 positions (4AN). L'objectif de ce changement est de mettre à disposition un plus grand nombre de codes. L'OSJD a annoncé toutefois qu'elle conserverait les codes numériques à 4 positions, ce qui pourrait entraîner des problèmes pour les transports CIM/SMGS sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Principe

Sur la base de la définition de la structure du code à quatre positions alphanumériques, l'ERA a soumis une proposition de modification au groupe de travail STI TAF pour la gestion du contrôle des modifications. Cette proposition a pour but d'analyser les changements nécessaires pour convertir les codes d'entreprise à quatre chiffres en codes d'entreprise à quatre positions alphanumériques.

Le SG CIT, le Comité OSJD et l'ERA se sont engagés à développer des solutions pragmatiques afin de minimiser l'impact sur les transporteurs et d'éviter la duplication des codes d'entreprise (alphanumériques et numériques). Lors de la 33ème réunion du Groupe d'experts CIM/SMGS en septembre 2020, les représentants de l'ERA et du Joint Sector Group (JSG) ont confirmé que, selon la décision provisoire, les codes à 4 chiffres pourront continuer à être utilisés par les membres de l'OSJD et que les transports CIM/SMGS ne seront donc pas affectés par le passage aux codes alphanumériques.

Procédure ultérieure

A partir de 2026, l'ERA attribuera en principe les nouveaux codes d'entreprise à 4 positions alphanumériques (4AN). Suite aux discussions avec le secteur concernant les entreprises souhaitant échanger des données avec les membres de l'OSJD, l'ERA continuera à attribuer des codes numériques à quatre positions (4N) également après 2026. Le CIT est impliqué dans le développement de solutions sectorielles au sein du Joint Sector Group, en étroite collaboration avec la CER.

erik.evtimov(at)cit-rail.org Original: DE



www.lineas.net





UTLILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Harmonisation des contrats relatifs à l'utilisation de l'infrastructure : RNE et le CIT publient ensemble le « E-SCU-I »

epuis longtemps, le CIT et RailNetEurope (RNE¹)s'engagent en faveur d'une plus grande har $m \prime$ monisation dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure. Après l'élaboration en 2014 des <u>E-GTC-I</u>, les « Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », le contrat européen commun relatif à l'utilisation de l'infrastructure (E-SCU-I) est maintenant publié.

Situation actuelle en Europe

L'analyse des contrats d'utilisation de l'infrastructure appliqués en Europe montre que ces contrats sont structurés de manière très différente.

D'une part, cela est dû au fait que le cadre contractuel entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure pour l'utilisation de l'infrastructure diffère actuellement d'un pays à l'autre dans l'ensemble de l'Europe. Il n'y a pas de structure uniforme entre les documents existants : le contrat d'utilisation de l'infrastructure, les conditions générales et le document de référence du réseau. Les clauses contractuelles sont conçues différemment en termes de contenu et sont également parfois placées dans des documents différents. Dans certains pays, il n'existe même pas de conditions générales (CG) distinctes, mais uniquement le contrat d'utilisation de l'infrastructure et le document de référence du réseau (DRR), qui contiennent alors des dispositions des CG.

S'agissant du contrat d'utilisation de l'infrastructure, la divergence en Europe est également due au fait que le moment auquel un contrat d'utilisation de l'infrastructure est conclu varie d'un point très précoce à un point très tardif, peu avant que le train ne circule réellement sur le sillon commandé. De plus, les particularités nationales qui conduisent à des différences doivent toujours être prises en compte.

Pour les entreprises ferroviaires (EF) qui opèrent à l'international et donc sur plusieurs sillons différents, cette complexité se traduit par des coûts administratifs, non seulement lors de la conclusion du contrat, mais aussi et surtout lorsque des problèmes surviennent dans la relation avec le gestionnaire d'infrastructure (GI). Car si les contrats sont conçus de manière très différente, chacun d'eux doit être réexaminé quant au fond.

L'harmonisation est donc une réussite pour les EF, car elles pourront s'appuyer sur le contenu de l'E-SCU-I dès que ce dernier sera utilisé largement ; la complexité des solutions en Europe sera ainsi réduite.

L'E-SCU-I réduit la complexité tout en assurant la flexibilité nécessaire

Au sein d'une task force commune, RNE et la Commission CUI du CIT ont rédigé un contrat harmonisé applicable entre les parties, à savoir les EF et les GI. Il comprend une structure uniforme devant être adoptée aussi largement que possible en Europe.

Lors de l'élaboration de l'E-SCU-I, un défi particulier a consisté à donner suffisamment de flexibilité aux parties lors de sa mise en œuvre, afin qu'elles puissent l'intégrer dans leur cadre national. L'E-SCU-I propose donc diverses solutions sous la forme d'un « Toolbox », en fonction de la structure du cadre contractuel actuel en matière d'utilisation de l'infrastructure applicable entre les parties. Cette flexibilité est particulièrement importante pour que l'E-SCU-I soit effectivement appliqué :

- pour les GI qui appliquent les E-GTC-I, l'E-SCU-I renvoie aux clauses correspondantes des E-GTC-I;
- pour les GI qui appliquent leurs propres CG, l'E-SCU-I peut être appliqué avec les CG nationales et le document de référence du réseau;
- pour les GI qui ne disposent pas de CG séparées, l'E-SCU-I propose des clauses contractuelles concrètes pouvant être utilisées en lieu et place des renvois aux CG ou aux E-GTC-I; dans ce cas, l'E-SCU-I est appliqué uniquement avec le document de référence du réseau ;
- pour les GI qui ne disposent pas de CG séparées et qui ont repris toutes les dispositions typiques des CG dans leur document de référence du réseau, il est recommandé d'examiner à quels endroits dans l'E-SCU-I les renvois aux E-GTC-I (ou aux CG nationales) peuvent être remplacés par un renvoi aux dispositions correspondantes de leur document de référence du réseau ; lorsque de telles dispositions n'existent pas dans le document de référence du réseau, il convient d'utiliser les clauses contractuelles proposées dans l'E-SCU-I.

Afin de faciliter la mise en œuvre de l'E-SCU-I par les parties concernées, un guide contenant des informations juridiques sur les clauses de l'E-SCU-I a été mis à disposition.

Le Secrétariat général du CIT encourage ses membres à proposer l'E-SCU-I comme modèle lors de la conclusion du prochain contrat d'utilisation de l'infrastructure avec un GI.

Les documents peuvent être téléchargés sur les sites Internet du CIT et de RNE:

nina.scherf(at)cit-rail.org Original: DE

infrastructure ferroviaire.





DROIT ET PRATIQUE

Quelles dispositions linguistiques s'appliquent au remplissage de la lettre de voiture CIM?

Depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel (art. 6 CIM). 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme, qui est établi par les associations internationales de transporteurs telles que le CIT, en accord avec les associations internationales de la clientèle et les autorités douanières compétentes - voir article 6 § 2 CIM en liaison avec le § 8.

Cette idée de base et cette systématique juridique de la COTIF/CIM ont été mises en œuvre dans les produits marchandises du CIT destinés aux membres du CIT et à leurs clients et laisse une grande liberté s'agissant du choix des langues lors du remplissage de la lettre de voiture CIM. Ainsi, le Guide lettre de voiture CIM du CIT (GLV-CIM) contient les dispositions suivantes dans son annexe 2, point 1, alinéa 1 (pour les informations préimprimées sur la lettre de voiture)¹ et alinéa 2 pour le remplissage de la lettre de voiture : « La lettre de voiture est remplie en une ou plusieurs langues, dont l'une au moins doit être l'allemand, l'anglais ou le français. L'expéditeur et le transporteur peuvent en disposer autrement. Pour les envois soumis au RID, seuls les Etats intéressés au transport peuvent en disposer autrement par des accords. ».

Après avoir choisi la ou les langue(s), toutes les informations doivent être saisies dans cette langue ou dans ces langues et non en partie dans une langue et en partie dans une autre langue. L'expéditeur et le transporteur contractuel peuvent toutefois en disposer autrement. Pour les envois soumis au RID, seuls les Etats concernés peuvent en disposer autrement. Ces dispositions linguistiques concernant la lettre de voiture CIM dans les produits marchandises du CIT sont appliquées avec succès et efficacité depuis l'entrée en vigueur de la COTIF/CIM le 1er juillet 2006. Elles sont transparentes et offrent une grande flexibilité aux parties contractantes lors de la conclusion de contrats de transport internationaux de marchandises.

erik.evtimov(at)cit-rail.org Original : DE



www.sncf.com

La lettre de voiture est imprimée en une ou plusieurs langues dont l'une au moins doit être l'allemand, l'anglais ou le français. L'expéditeur et le transporteur peuvent en disposer autrement.





CIT ITSELF

Première réunion du Comité en 2021

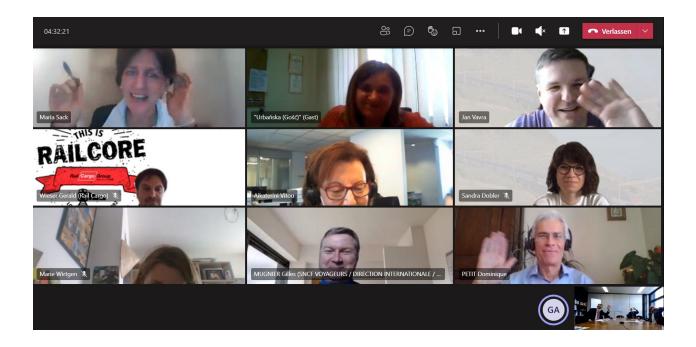
ors de sa réunion du 22 avril 2021, le Comité a retenu les orientations des travaux pour 2021.

Le Comité s'est réuni par vidéoconférence sous la direction de sa Présidente Maria Sack (DB AG). Le bilan et le compte de résultat 2020, qui présente un bénéfice de CHF 227'326, ont été adoptés à l'attention de l'Assemblée Générale. Le Comité a chargé le Secrétariat général d'élaborer une proposition de remboursement en 2022 des moyens financiers non utilisés en raison de la pandémie de Corona. Le Comité s'est occupé également de la préparation des prochaines Journées bernoises, qui auront lieu les 10 et 11 février 2022.

Le Comité a pris acte enfin de l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de travail 2021. Malgré la pandémie de Corona, les travaux du CIT se déroulent comme prévu.

La prochaine réunion du Comité aura lieu le 23 septembre 2021, probablement à Gdansk.

cesare.brand(at)cit-rail.org Original : DE







CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Resp.
7-8 Septembre	Steering Group CIM SMGS	online	EE
21 Septembre	CIV Comité	online	SDO
21 Septembre	AJC Workshop	online	SDO
22 Septembre	Passenger Claims Conference	online	JV
23 Septembre	Comité 2	Gdansk	СВ
21-22 Octobre	Group de Travail CIV SMPS	online	EE
24 Novembre	Groupe de travail CIV	online	NS
25 Novembre	Assemblée générale	Bern / online	СВ
26 Novembre	Multimodal WG	**	NS
30 Novembre	ExpG Seals	**	DSC
1-2 Décembre	Groupe de travail CIM	**	EE
7 Décembre	CUI Workshop	**	NS

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Resp.
9-10 Septembre	GV	VöV	Schaffhausen	СВ
22 Septembre	Trako		Gdansk	СВ
28-29 Septembre	GV	OTIF	Bern	CB/EE
7-8 Octobre	High Level Passenger Meeting	UIC	Paris	СВ
9-10 Décembre	European Regional Assembly / GV	UIC	Paris	СВ
20. Août	DTLF / SG Data Team Meeting	CER	online	EE
21 Septembre	UIC Study Group Wagon user	UIC	online	EE
12 Octobre	Advisory Board T4R	UIC	online	EE
26. Octobre	UIC GTC	UIC	Brüssel	EE
9-10. Novembre	Legal Committee	OTIF	Bern	EE
16 Septembre	CER Passenger Working Group	CER	online	SDO
24 Septembre	TAP Retail Liaison Group	CER	online	SDO
28-29 Septembre	UIC PASSAGE	UIC	online	SDO
28-29 Septembre	UIC Sales Progress Group	UIC	online	JV
29 Septembre	TAP Common Support Group	CER	online	JV
27-28 Octobre	UIC Passenger Experts Subgroup	UIC	tbd	JV



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 Internet www.cit-rail.org