

1

Comité international des transports ferroviaires

2019



TABLE DES MATIERES

Data Protection Workshop

Le CIT organise le 18 juin 2019 à Berne un workshop sur la protection des données. Tous les employés des entreprises membres du CIT sont invités à y participer. Cette réunion est bien sûr gratuite et sera l'occasion de faire un point de la situation sur la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 sur la protection des données dans le domaine ferroviaire.



GDPR one year after - What now ? CIT Workshop



- 2 Election du nouveau Secrétaire général de l'OTIF
- 2 Adhésion de l'Afghanistan à la COTIF
- 3 De nombreux nouveaux projets pour le Groupe de travail CIV
- 4 Workshop « rail-route » du CIT et de l'IRU
- 5 Nouvelles de la Commission CIM du CIT?
- 6 Responsabilité du GI en cas de retard
- 7 Relevage des trains ayant déraillé
- 8 Sous-traitance pour l'acheminement de wagons vides en trafic international ferroviaire
- 9 Pro Domo
- 10 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Avons-nous vraiment toujours besoin de réglementations étatiques?



I est de plus en plus reconnu que le secteur ferroviaire ne peut accroître sa compétitivité que si la coopération entre les différents acteurs est améliorée. Bien que la coopération et la concurrence soient en conflit, elles ne s'excluent pas mutuellement. En particulier, si les clients peuvent bénéficier d'une meilleure qualité. Un grand nombre de problèmes de qualité résultent du manque de coopération entre les acteurs, en particulier entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. L'utilisation efficace du réseau, la ponctualité, l'information des clients, la numérisation et l'élimination des obstacles techniques, opérationnels et juridiques aux frontières ne peuvent être améliorées que si les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure collaborent de manière constructive et sans

tabou pour trouver des solutions. Pour ce faire, il n'est nul besoin de réglementations, ni au niveau de l'UE, ni au niveau des États. La réglementation de nombre de ces problèmes relève de la compétence exclusive du secteur. Ce n'est pas l'optimisation à court terme de son propre domaine, mais l'optimisation du système ferroviaire et du service à la clientèle qui doit être mise au premier plan! Cela nécessite un changement de mentalité et une direction forte du management!

Avec mes meilleures salutations de Berne Cesare Brand Secrétaire général du CIT





DROIT DES TRANSPORTS ET POLITIQUE DES TRANSPORTS

Election du nouveau Secrétaire Général de l'OTIF

L'assemblée générale extraordinaire de l'OTIF a élu le 27 février 2019 Monsieur Wolfgang Küpper comme nouveau Secrétaire général.

Monsieur Küpper travaille depuis plus de 28 ans dans le domaine de la politique ferroviaire nationale, européenne et internationale, domaine qu'il a dirigé au sein du Ministère allemand des Transports. Il a pris ses nouvelles fonctions à l'OTIF le 8 avril 2019. Nous félicitons chaleureusement Monsieur Küpper pour son élection et nous réjouissons d'ores et déjà de notre collaboration dans le futur.

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



M. Wolfgang Küpper

Adhésion de l'Afghanistan à la COTIF

Depuis le 1er mai 2019, l'Afghanistan est devenu le 51ème État membre de l'OTIF et a appliqué intégralement la COTIF et ses annexes.

La République islamique d'Afghanistan a soumis une demande d'adhésion à la COTIF le 7 novembre 2018 conformément à l'article 37 de la COTIF. Le Secrétaire général a informé les États Membres de cette demande le 15 novembre 2018. L'instrument d'adhésion de l'Afghanistan ne contenait aucune déclaration concernant une limitation du champ d'application de la COTIF. L'adhésion de l'Afghanistan à la COTIF et à ses appendices prend effet le premier jour du troisième mois suivant la communication du Secrétaire général de l'admission de plein droit aux Etats membres.

Les chemins de fer de l'Afghanistan sont exploités par l'Afghan Railway Authority (AfRA). Depuis 2015, l'Afghanistan est également membre de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). En Afghanistan, les transports ferroviaires sont limités au transport des marchandises. Un problème technique réside dans le fait que trois écartements de voies différents existent dans le pays. Les États limitrophes situés au nord ont un écartement de 1520 mm, le Pakistan utilise un écartement large de 1676 mm et les Chemins de fer iraniens construisent leurs voies à l'écartement normal de 1435 mm.

Le CIT mettra son expertise à la disposition de ce nouveau membre et établira des contacts avec l'AfRA Les premières discussions préliminaires en vue de l'organisation d'un séminaire régional ont eu lieu à la fin février 2019 à Berne avec des représentants des Chemins de fer iraniens (RAI).



L'Afghanistan accède à la COTIF

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





TRAFIC VOYAGEURS

De nombreux nouveaux projets pour le Groupe de travail CIV

Le Groupe de travail CIV s'est réuni pour la 45e fois en février 2019 à Berne. Pendant les deux jours qu'a duré cette réunion, les membres du Groupe de travail CIV ont eu l'occasion de discuter des différents projets 2019 sur lesquels le CIT est en train de travailler.

Révision du PRR toujours à l'agenda

La révision du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs (PRR) est un thème qui continue d'occuper le Groupe de travail CIV (GT CIV). Ce dernier a ainsi eu l'occasion de discuter de la position et des amendements au projet de refonte du PRR rédigés et publiés par la CER en collaboration avec le CIT. Il a également été discuté des prochaines échéances de la révision.

La grève et le règlement des réclamations

Lors de la Conférence réclamations 2018, le traitement des réclamations en matière de grève et la coopération entre entreprises ferroviaires à cet égard, a été une thématique abordée à réitérées reprises. Il a donc été proposé de modifier l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV) en y rajoutant des précisions relatives aux grèves. Ces propositions d'amendements ont été discutées au sein du 45e Groupe de travail et ont été retravaillées pour le prochain GT CIV.

Impact de la modification des statuts en matière de ticketing

La modification des Statuts opérée fin 2018 a conduit à ce que les produits du CIT et leur utilisation soient également adaptés en conséquence, notamment le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT). Différentes propositions d'amendements ont ainsi été faites en ce sens ; elles n'ont pas mené à de grandes discussions durant la réunion.

D'autres propositions de modifications relatives aux questions d'octroi de sous-licence du fonds de garantie 2012, mais également en matière de linguistiques et de terminologies ont été formulées pendant la réunion. Les travaux en la matière continueront durant ces prochains mois.

En direction d'un manuel sur la protection des données

Le CIT continue ses travaux en protection des données. Après avoir développé en 2018 des modèles de contrats en matière de traitement des données, il s'est lancé en 2019 dans la rédaction d'un manuel sur la protection des données, qui contiendra des commentaires d'articles et des exemples de clauses, rédigés d'un point de vue ferroviaire. L'importance d'y intégrer des décisions d'autorités, ainsi que les questions et les cas pratiques transmis par les membres du CIT a été mise en avant par le GT CIV.

La multimodalité continue d'occuper les discussions

Le SG CIT a profité des vacances hivernales pour retravailler les modèles de coopération air/fer développés en 2018. Sur la base des remarques et commentaires reçus des membres du GT CIV, il a procédé à des modifications de ces projets de modèles pour la prochaine comission CIV.

Prochaine réunion en transport voyageurs

La prochaine réunion en matière de transport voyageurs aura lieu le 19 juin 2019 à Berne. Il s'agit de la Commission CIV qui aura pour but d'adopter les propositions de nouveaux produits et de modifications aux produits existants, tels que décrits dans cet article



sandra.dobler(at)cit-rail.org Original : FR

Comme à l'accoutumée, une réunion très constructive et bien fréquentée





TRAFIC MARCHANDISES

Workshop « rail-route » du CIT et de l'IRU

Le CIT a pour objectif de consacrer plusieurs événements en 2019 à l'Année européenne de la multimodalité 2018. Le workshop conjoint « rail/route » de l'IRU et du CIT a été organisé dans ce contexte à la fin du mois de février.

Première partie du workshop : présentations passionnantes et discussions animées

Le CIT et l'IRU (Union internationale des transports routiers) collaborent depuis un certain temps déjà dans le domaine des transports internationaux fer – route. Un guide comparatif du droit international des transports routiers et ferroviaires de marchandises est le fruit de cette collaboration et a été publié en 2017. Actuellement, une check-list pour un contrat-cadre fer-route est en cours d'élaboration. C'est dans le cadre de ces travaux que l'idée d'organiser ce workshop est née.

Même le lieu était idéal pour organiser un tel workshop : tous les participants se sont réjouis de l'invitation de CFL Multimodal à tenir le workshop au terminal intermodal « <u>Eurohub Sud</u> » à Dudelange / Luxembourg. Maria Kalimeri, Présidente de la Commission Multimodalité du CIT, a ouvert et animé le workshop.

Les présentations ont commencé par celle de Madame Antoaneta Ivanova, expert en transport intermodal et membre de l'IRU, qui a donné un aperçu passionnant du transport routier dans le contexte des chaînes de transport multimodal. En parallèle, Maria Kalimeri et Erik Evtimov (CIT) ont saisi l'occasion pour présenter l'important travail du CIT dans le domaine multimodal et les défis du transport ferroviaire dans le contexte du transport multimodal.

Eric Lambert (CFL Multimodal) a combiné ensuite les deux présentations de l'IRU, d'une part, et du CIT, d'autre part, en présentant les expériences pratiques du transport multimodal dans les terminaux. Il a ainsi convaincu les participants des avantages environnementaux du transport combiné et a également présenté les défis juridiques et opérationnels. Ces présentations ont été suivies d'un débat animé, au cours duquel les participants ont également échangé sur un sujet très récent, à savoir la révision de la directive de l'UE sur les transports combinés (directive 92/106) et les différentes positions sur celle-ci.

Les projets et documents communs de l'IRU et du CIT ont été présentés ensuite dans le cadre du workshop : Ana Taliberti (IRU) et Nina Scherf (CIT) ont renseigné sur le <u>Guide des régimes de responsabilité CMR-CIM-SMGS</u> et ont tiré quelques conclusions de la comparaison entre le droit international du transport ferroviaire de marchandises (COTIF/CIM) et le droit international du transport routier de marchandises (CMR).

Erik Evtimov a ensuite présenté un projet en cours de l'IRU et du CIT, la Check-list pour un contrat-cadre fer-route, qui a suscité beaucoup d'intérêt auprès des participants. Au cours du workshop est née également l'idée de présenter la checklist au Groupe de travail de l'UIC sur le transport combiné, afin de rassembler de plus amples connaissances auprès des experts.

La première partie du workshop s'est terminée par deux études de cas pratiques : Aleksandra Zaronina (IRU) a illustré un projet pilote multimodal entre la Slovénie et l'Iran, conduit par WIT Logistica. Le directeur de WIT Logistica, Monsieur Velimir Glamocanin, a ensuite complété la présentation par son expérience du pilote. Des études de cas pratiques, dans lesquelles l'application des conventions CIM et CMR peuvent entrer en conflit, ont encore été présentées par Nina Scherf

Seconde partie du workshop : visite technique

Après la partie du workshop consacrée aux présentations, les participants ont eu l'occasion de faire une visite technique du terminalintermodalmoderne «EurohubSud». Paul Kronenberger (CFL intermodal) a présenté de manière impressionnante les processus opérationnels et les participants ont eu l'occasion de jeter un regard critique sur les coulisses de l'exploitation d'un terminal. Les systèmes numériques modernes du terminal sont particulièrement intéressants, comme par exemple le système de pesage électronique; chaque véhicule utilitaire peut en outre être photographié de tous les côtés avec la reconnaissance optique de la plaque d'immatriculation lorsqu'il entre dans l'installation ou la quitte.

Au terme du workshop, il est devenu évident que les forces des concurrents ferroviaires et routiers devraient être combinées le plus efficacement possible afin de faire face aux futurs volumes de transport et d'apporter une contribution écologique et sociale grâce au transport combiné.

Les participants ont tenu à remercier CFL Multimodal pour leur organisation excellente et conviviale du workshop et pour l'opportunité unique de vivre en direct l'activité du terminal intermodal « Eurohub Sud » !



Quelques participants lors de la visite très intéressante du terminal

nina.scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Les présentations peuvent être téléchargées sur le site Internet du CIT sous :

https://bit.ly/3024KcG



Nouvelles de la Commission CIM du CIT

L'instance dirigeante du CIT dans le domaine du transport des marchandises, présidée par Monsieur Jean-Luc Dufournaud (SNCF), a pris des décisions novatrices à la fin mars 2019 sur les travaux du Secrétariat général du CIT et a approuvé toutes les propositions qui lui étaient soumises.

Lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Les spécifications fonctionnelles, juridiques et techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, élaborées de concert avec l'OSJD et RailData, ont été approuvées ; elles entreront en vigueur le 1er juillet 2019. Les travaux relatifs au catalogue des données maximal des lettres de voiture CIM, SMGS et CIM/SMGS sous forme électronique seront bientôt entamés. Le SG CIT présentera un schéma de réflexion pour ce projet lors de la prochaine réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS au début juillet 2019.

Le CIT et l'OSJD envisagent aussi d'organiser un séminaire commun sur la lettre de voiture électronique CIM/SMGS en 2020. Compte tenu de la participation récente de la Chine au projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » du CIT et de l'OSJD et en considérant que la plupart des marchandises sont produites en Chine et que la lettre de voiture électronique CIM/SMGS doit être établie au lieu de départ dans ce pays, un tel séminaire serait très utile pour la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS dans la pratique.

Check-list pour un contrat-cadre fer - route

Le Guide comparatif des régimes de responsabilité CMR, COTIF/CIM et SMGS publié en 2017 de concert avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) sert de base à l'élaboration d'une Check-list pour un contrat-cadre relatif aux transports internationaux fer – route. La check-list a déjà été examinée au cours de plusieurs réunions de travail entre le CIT et l'IRU et a encore été remaniée entre-temps en profondeur. Elle contient maintenant les parties suivantes : préambule, table des matières, clauses-types et commentaires, processus opérationnels et droit applicable en cas de conflits de lois. La check-list a été examinée dans le détail encore récemment au cours du workshop organisé de concert avec l'IRU à la fin février 2019 à Bettembourg/Luxembourg.

Procès-verbal de constatation électronique (CIT20a)

Dans le cadre de la numérisation des documents de transport, une version électronique des documents utilisés au cours d'un transport en sus de la lettre de voiture électronique CIM doit être développée. Le CIT finalise actuellement les spécifications fonctionnelles et juridiques du procès-verbal de constatation électronique CIM, conformément au programme de travail établi.

Lors de sa dernière réunion, le GT CIM a examiné la question de savoir si une signature électronique est nécessaire sur le procès-verbal de constatation électronique et a conclu qu'une telle signature n'est pas nécessaire et qu'une authentification sous une forme appropriée suffit. Au demeurant, le transporteur substitué devrait aussi pouvoir être associé à l'élaboration du procès-verbal de constatation électronique.

Au terme des travaux dans le courant 2020, le procès-verbal de constatation électronique sera repris comme annexe CIT20a dans le GTM-CIT (le procès-verbal de constatation sous forme papier deviendra l'annexe CIT20b). Au début de cette année, RailData élaborera les spécifications techniques. A partir de 2020, les transporteurs pourront intégrer le procès-verbal de constatation électronique dans leurs processus et leurs systèmes.

Conférence 2019 des services des réclamations marchandises

Les questions relatives aux processus et aux systèmes pour l'utilisation du procès-verbal de constatation électronique et du procès-verbal de constatation électronique d'avarie du wagon, ainsi que les liens entre la documentation relative aux dommages et le document de transport ont été examinées lors de la Conférence des services des réclamations en 2016 déjà. Il avait alors été retenu que le secteur ferroviaire devrait saisir l'occasion du développement en interne de processus numériques basés sur le procès-verbal de constatation électronique également pour le traitement des réclamations, avant que des règles ne soient adoptées au niveau européen.

C'est pourquoi le SG CIT organise la Conférence des services des réclamations de cette année le 14 mai 2019 dans le contexte du défi de la numérisation en tant que nouvelle chance pour les services des réclamations des entreprises ferroviaire. La conférence aura lieu à Berne au siège du CIT. De plus amples informations peuvent être consultées dans le programme de la conférence.



Monsieur Dufournaud et Evtimov ainsi que Madame Scherf lors de la commission CIM

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





UTLILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Responsabilité du GI en cas de retard

Quelles sont les règles actuellement applicables en matière de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure envers les entreprises ferroviaires en cas de perturbations sur le réseau ?

Dommages consécutifs aux retards

Les dommages subis par l'entreprise ferroviaire sont multiples en cas de retard : dommages pécuniaires consécutifs à la réorganisation nécessaire à l'intérieur de l'entreprise (par exemple frais de personnel supplémentaire ou affrétement de bus de remplacement pour les voyageurs), dommages pécuniaires suite au versement d'indemnités de retard aux voyageurs ou aux clients fret, perte de gain suite au matériel immobilisé, dommage à l'image, etc. Quand et comment ces dommages sont-ils indemnisés par le gestionnaire d'infrastructure lorsque celui-ci est à la source du retard?

Prévalence des spécificités nationales

Les relations des transporteurs avec le gestionnaire d'infrastructure sont réglées dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ce contrat se base sur le document de référence du réseau et des conditions générales, qui sont soumis au droit national et international.

Au niveau national, le droit contractuel laisse en général une large liberté contractuelle au gestionnaire d'infrastructure pour limiter sa responsabilité, voire pour l'exclure totalement. Ainsi, en France, les conditions générales excluent toute responsabilité pour les retards quelle qu'en soit la cause.

Le gestionnaire d'infrastructure impose parfois un seuil audessous duquel il n'est pas responsable, notamment aux Pays-Bas et en Belgique. Le fondement de la responsabilité repose souvent sur la faute que le transporteur doit alors prouver pour avoir gain de cause. Autant dire qu'en pratique, il est difficile d'obtenir une réparation du dommage subi suite à des retards causés par le gestionnaire d'infrastructure.

Solutions harmonisées

Au niveau international, les Règles uniformes CUI prévoient un recours pour les dommages pécuniaires suite au versement d'indemnités de retard aux voyageurs (CIV) ou aux client fret (CIM). Toutefois, elles ne s'appliquent de jure que pour le trafic international et leur champ d'application se verra encore restreint à l'avenir (voir l'article au sujet de la Révision des RU CUI, <u>CIT-Info</u> 3/2018, p. 8).

Les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I) reprennent le système de responsabilité des RU CUI et l'étendent à toute utilisation – nationale et internationale – du réseau. Elles prévoient également un recours pour les indemnités versées aux voyageurs sur la base du Règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) ou sur la base du droit national. Elles apportent donc au moins une solution harmonisée pour cette question, c'est pourquoi le CIT travaille sans relâche à leur application la plus large possible en Europe.

isabelle.oberson(at)cit-rail.org

Original:FR

Liens utiles:

- → Règles uniformes CUI
- → E-GTC-I



Relevage des trains ayant déraillé

Qui est responsable en Europe du relevage des trains ayant déraillé – le gestionnaire d'infrastructure, l'entreprise ferroviaire ou un autre fournisseur de service ?

Mosaïque de situations

Le CIT a examiné récemment, avec le soutien des membres de la Commission CUI, la thématique du relevage des trains. En Europe, la séparation des activités transports et infrastructure initiée dans les années 90 a exigé des Etats qu'ils décident à qui – des transporteurs ou du gestionnaire d'infrastructure – attribuer certaines fonctions importantes pour le fonctionnement du réseau ferroviaire. Dans le cas du relevage des trains, nombre d'Etats ont imposé cette tâche au gestionnaire d'infrastructure. Toutefois, il n'est pas rare que les opérateurs aient gardé la propriété du matériel roulant nécessaire à cette activité (en Belgique, en Grèce et en Italie notamment). Par là même, ces opérateurs ont une large responsabilité dans le relevage des trains d'entreprises de transport tierces avec lesquelles elles n'ont pourtant aucune relation contractuelle.

Obligation de relevage

Est-ce que les entreprises ferroviaires peuvent être obligées de relever les trains déraillés d'entreprises tierces ? L'article 54 de la Directive 2012/34/UE prévoit l'obligation pour le gestionnaire d'infrastructure de rétablir la situation sur le réseau le plus rapidement possible en cas de problème. Pour ce faire, le gestionnaire d'infrastructure peut demander le soutien des entreprises ferroviaires ayant les moyens de le faire

Le document de référence du réseau détaille en général comment il est prévu de faire face aux situations perturbées, notamment en cas de déraillement, sur le plan opérationnel. Restent à régler les questions de la prise en charge du coût des opérations et de la responsabilité en cas de dommages.

Coûts et responsabilités

Les obligations des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure peuvent être définies dans le document de référence du réseau ou dans un contrat. Les questions de responsabilité doivent être clarifiées pour gérer les dommages qui surviennent pendant le relevage ou lors de la circulation du matériel roulant nécessaire au relevage. En pratique, certains opérateurs peuvent s'adresser directement au gestionnaire d'infrastructure pour les coûts ou dommages subis, alors que d'autres ne peuvent faire valoir leurs prétentions que contre l'entreprise tierce dont le train a déraillé. Le CIT constate une fois encore des systèmes de responsabilité très différents, comme souvent dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure. Cette thématique fera l'objet de discussions au sein de la prochaine Commission CUI, qui se réunira le 16 mai 2019.

isabelle.oberson(at)cit-rail.org Original : FR



Opération de relevage du RER B entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Gif-sur-Yvette. Source: Radio France - Emilie Defay





DROIT ET PRATIQUE

Sous-traitance pour l'acheminement de wagons vides en trafic international ferroviaire?

e concept juridique de la sous-traitance est un nouveau développement juridique du droit international du transport ferroviaire dans le cadre de la COTIF 1999?

Il a été expressément repris aux articles 3 b) et 39 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) et dans les dispositions parallèles des articles 3b) et 27 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

En revanche, aucune disposition relative au transport substitué de wagons vides n'a été reprise dans les Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV). Que signifie ce silence dans la COTIF/CUV? Sommes-nous confrontés à une lacune juridique dans le droit international du transport ferroviaire ou existe-t-il d'autres règles pour le transport de wagons vides, à la différence du transport de voyageurs et de marchandises?

Premièrement, l'article 1 CUV régit les contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport en tant que droit dispositif;

la possibilité offerte a été mise en œuvre avec le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) le 1er juillet 2006, simultanément avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999.

Les parties au contrat d'utilisation sont, d'une part, le détenteur selon la définition de l'annexe 2 CUU et, d'autre part, l'entreprise ferroviaire utilisatrice. Ceci est documenté dans une lettre wagon CUV (autre produit du CIT) conformément à l'article 14 CUU (et non dans une lettre de voiture CIM).

La question qui se pose maintenant est de savoir si une entreprise ferroviaire utilisatrice peut confier en tout ou en partie l'acheminement d'un wagon vide à une entreprise ferroviaire substituée au sens des articles 3 b) et 27 CIM?

Des dispositions analogues à celles des articles 3 b) et 27 CIM respectivement 39 CIV ne figurent ni dans les RU CUV ni dans le CUU. À notre avis, la systématique juridique des RU CUV et du CUU va dans une direction différente ; elle procède d'un intérêt direct d'utilisation de l'entreprise ferroviaire utilisatrice en relation avec le wagon qui est mis à disposition directement par un détenteur ou indirectement par un utilisateur précédent soumis au CUU, au sens de l'article 27 CUU qui parle du « détenteur ou de l'utilisateur précédent » en relation avec l'EF utilisatrice.

L'utilisation de wagons vides mis à disposition est au centre du contrat d'utilisation selon les RU CUV et le CUU, qui, dans le cas de l'entreprise ferroviaire utilisatrice précédente, réalise un lien direct entre l'utilisateur et le détenteur ; mais cette relation juridique ne correspond pas à un contrat de soustraitance avec un transporteur substitué.

erik.evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE





PRO DOMO

Data Protection Workshop - Tous à vos agendas!

Le CIT organise le 18 juin 2019 à Berne un workshop sur la protection des données. Tous les employés des entreprises membres du CIT sont invités à y participer. Cette réunion est bien sûr gratuite et sera l'occasion de faire un point de la situation sur la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 sur la protection des données dans le domaine ferroviaire.

GDPR one year after - What now?

Tel est le titre de ce workshop organisé par le CIT. En effet, le Règlement (UE) 2016/679 sur la protection des données (GDPR) est applicable depuis le 25 mai 2018. Applicable dans tous les secteurs, notamment le secteur ferroviaire, il a conduit à une grande prise de conscience sur la question de la protection des données, mais surtout à une réorganisation (notamment structurelle) au sein des entreprises. Il a également entraîné de grands questionnements sur la manière dont il fallait l'interpréter et l'appliquer. Les premières décisions au niveau national ont déjà été rendues et démontrent l'importance de ce nouveau Règlement.

Thématiques abordées lors de ce Workshop

Ce workshop qui durera un jour sera divisé en quatre sessions:

- la première analysera l'impact du GDPR sur l'organisation interne des entreprises ferroviaires : structure organisationnelle, vue d'ensemble du délégué à la protection des données sur les affaires de l'entreprise et relations contractuelles de l'entreprise sous l'angle du GDPR;
- la seconde abordera des questions spécifiques en lien avec l'application du GDPR dans le transport ferroviaire : traitement de données personnelles de mineurs, analyse d'impact relative à la protection des données en ferroviaire, rôle du sous-traitant et présentation des produits du CIT en matière de protection des données ;
- la troisième session discutera de différents cas pratiques : licéité du traitement, transfert de données personnelles à des Etats tiers, blacklisting de clients ;

• la dernière session sera consacrée au GDPR et au futur : GDPR et son impact sur la blockchain et le MaaS, internet des objets, intelligence artificielle et réseaux sociaux, ainsi que future réglementation (Règlement e-Privacy, mise en œuvre de la Directive PNR)

Vous êtes donc tous invités à contacter le secrétariat du CIT pour vous inscrire à ce workshop!

sandra.dobler(at)cit-rail.org

Original:FR

Nouvelle arrivée au secrétariat du CIT

Le Secrétariat Général du CIT a engagé Monsieur Loïc Gioria comme assistant administratif. Il est entré en fonction le 1er mars 2019. Il s'occupe principalement de la gestion de l'IT ainsi que de la communication du CIT.

Nous souhaitons la bienvenue à notre nouveau collaborateur au sein du CIT

loic.gioria(at)cit-rail.org Original : FR







CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
14.05.2019	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov/Nina Scherf
16.05.2019	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
22.05.2019	Groupe d'experts «Scellés»	Vienne	Fabienne Vaisson
22/23.05.2019	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
18.06.2019	Workshop Data Protection	Berne	Sandra Dobler
19.06.2019	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
26/27.06.2019	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
3/4.07.2019	Groupe de travail multimodialité /workshop	Klaipeda	Erik Evtimov/Nina Scherf
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
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

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Responsabilité
15.05.2019	RU Dialog	EU	Bruxelles	Cesare Brand
15.05.2019	High Level Freight Meeting	CER/UIC	Paris	Cesare Brand
15.05.2019	RailFreight Summit	Europoint	Gdansk	Erik Evtimov
22.05.2019	Groupe d'etudes utilisateurs wagons	UIC	Berlin	Nina Scherf
19.06.2019	DTLF II Plenary	EU	Bruxelles	Erik Evtimov
20.06.2019	CER Assistants	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
24.06.2019	28th European Regional Assembly	UIC	Budapest	Cesare Brand
25.06.2019	UIC General Assembly	UIC	Budapest	Cesare Brand
24-27.06.2019	UIC Technical Meetings	UIC	Stockholm	Jan Svensson
27.06.2019	CER Passenger WG	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
3/4.07.2019	EWT Meeting	UIC	Bucarest	Dariia Scarlino



En mémoire de Monsieur Kurt Spera

Le 5 août 2018, nous avons encore pu célébrer le 90ème anniversaire du professeur Spera. Le 2 février 2019, Kurt Spera nous a quittés après une vie épanouie. En tant que Président de longue date de l'Association internationale des tarifeurs (IVT), il s'est attaché à favoriser un échange actif et constructif entre nos associations. Kurt Spera a participé régulièrement aux événements du CIT. Depuis huit ans que je travaille au CIT, j'ai appris à connaître et à apprécier Kurt Spera. Non seulement l'excellent juriste, mais aussi l'homme avec son histoire personnelle passionnante et admirable. Kurt Spera a considérablement influencé le développement de la logistique en général et du droit du transport en particulier depuis la seconde guerre mondiale.

Nous avons perdu un bon ami, intelligent et plein d'humour ! Nous adressons nos sincères condoléances à la famille de Kurt Spera.

C. Brand et le CIT-Team



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