



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Groupe de travail « RU CUI »

1^{re} session

Compte-rendu

Berne, le 10 décembre 2014

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la session
2. Élection du Président
3. Révision partielle des RU CUI - premières réflexions
4. Divers
5. Date et lieu de la prochaine session

DÉLIBÉRATIONS

1. Ouverture de la session

Monsieur Davenne, Secrétaire général, ouvre la session et souhaite la bienvenue à tous les experts des États membres et des associations intéressées présents à cette 1^{re} session du groupe de travail CUI. Il salue en particulier les représentants de l'EIM et du RNE qui participent pour la première fois à une réunion organisée par l'OTIF.

AT et **DE** constatent que les délibérations ne sont interprétées que vers l'anglais et demandent quand et sur quelle base il a été décidé qu'il n'y aurait d'interprétation que dans une seule des trois langues de travail.

Le **SG** explique qu'il en a été ainsi au sein du groupe de travail CUV, qui est lui aussi un groupe de travail du Secrétaire général. Par conséquent, la même méthode sera appliquée.

DE regrette ce choix et souligne qu'aucune décision formelle n'a été prise à cet effet. Elle se demande si une partie de l'expertise juridique n'est pas alors perdue, au détriment de la qualité des travaux.

Le **SG** conclut la discussion en disant que cette question pourrait en tout état de cause être discutée au sein du Comité administratif, mais pas du groupe de travail, étant donné qu'il s'agit d'une question ayant des répercussions financières.

2. Élection du président

Le **groupe de travail** élit le Secrétaire général à la présidence de la session.

3. Révision partielle des RU CUI – Premières réflexions

- Doc. CUI 1/2 – Sujets à réviser – note de cadrage
- Doc. CUI 1/3 – Prises de position des organisations et associations internationales intéressées à la révision des RU CUI (CIT et IVT)
- Doc. CUI 1/4 – Commentaires de l'EIM (en EN)
- Doc. de séance 1 – Prise de position de l'EIM (traduction de l'EN)
- Doc. de séance 1 – Position de la Belgique (FR uniquement)¹

Le **Président** renvoie à la note de cadrage et présente les questions les plus importantes. Il précise que sa présentation (v. annexe) a été enrichie de quelques éléments par rapport au document CUI 1/2, par suite d'un échange de vues avec les partenaires. Le principe de la note de cadrage est simplement de poser des questions et elle ne comporte donc pas de propositions de textes. Il souligne également que sa présentation tient compte du débat de principe sur une révision des CUI qui a été mené le 26 novembre 2014 au sein d'un groupe de travail instauré par le Comité de l'espace ferroviaire unique européen (SERAC) de la Commission européenne.

¹ Tous les documents sont disponibles sur le site de l'OTIF :
<http://www.otif.org/fr/droit/groupe-de-travail-revision-des-ru-cui/documents-de-travail.html>

Le **Président** décrit la situation initiale et le développement en parallèle du droit de l'UE et de la COTIF et démontre comment ceux-ci sont liés depuis la création des CUI. Dès le départ, la réglementation COTIF s'est focalisée sur les rapports contractuels, tout en tenant compte des prescriptions obligatoires du droit de l'UE.

Une passe difficile entre 2006 et 2011 pour l'application des CUI, et pour la collaboration entre l'OTIF et l'UE en général, a été surmontée en plusieurs étapes :

- première révision des CUI en 2009, grâce à laquelle celles-ci ont été rendues compatibles avec le droit de l'UE en cours de développement (la version révisée est entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2010) ;
- adhésion de l'UE à la COTIF au 1^{er} juillet 2011 ;
- retraits des réserves des États membres de l'UE contre les CUI (article 42 de la COTIF) auprès du dépositaire.

Dans la pratique, les CUI ne sont néanmoins que rarement appliquées. Le principe des CUI est en revanche présent dans les débats juridiques.

Pour l'application du régime de responsabilités des CUI, il importe de distinguer deux catégories de dommages :

- D'une part, il s'agit des cas de dommages indirects pour lesquels il faut se demander si un voyageur avec un titre de transport CIV ou un envoi remis au transport selon les RU CIM a été transporté dans le train concerné afin de pouvoir déterminer si l'indemnité doit être versée en application du droit national ou des RU CUI et, en fonction de cela, sur quelle base juridique se fonde le recours du transporteur.
- D'autre part, il existe des cas de dommages indirects pour lesquels ces règles précises ne peuvent être appliquées.

L'infrastructure ferroviaire est utilisée sur la base d'un ou, en cas de services de transport transfrontaliers, de deux ou plusieurs contrats d'utilisation. Ainsi, l'exploitation des trains Lyria s'appuie sur deux contrats coexistants pour l'utilisation de l'infrastructure en France et en Suisse.

Concernant l'article premier des CUI, il existe actuellement deux interprétations différentes quant à savoir quand les CUI s'appliquent :

- pour toute utilisation des infrastructures sur lesquelles des transports internationaux peuvent avoir lieu, ce qui correspond de facto à englober les transports nationaux ;
- pour toute utilisation des infrastructures en trafic international (exclusivement), ce qui n'est toutefois pas prévu par le droit de l'UE.

Il semble que le CIT soit plutôt en faveur de la première interprétation. En revanche, celle-ci va trop loin pour le Président. En fin de compte, on ne peut exclure, pour aucune ligne régionale, qu'elle constitue pour un voyageur une partie de son itinéraire international. Si l'on prend pour exemple la ligne Marseille-Toulon, il serait exagéré de prétendre que cette ligne est destinée au trafic international.

Le critère de « l'utilisation de l'infrastructure pour des services de transport transfrontaliers » semble bien correspondre à la réalité. Il faut garder à l'esprit qu'en pratique, même avec un guichet unique, deux ou plusieurs contrats d'utilisation sont conclus pour les services de transport transfrontaliers. Avec ce critère également, tous les services de transport devraient si possible être couverts par le régime juridique des RU CIV/CIM.

Le Président montre à l'aide d'un exemple parlant (voir diapositive n° 10 de la présentation jointe au présent rapport) les effets de l'application des CUI selon si l'on se réfère pour la définition des services de transport transfrontaliers aux sillons internationaux préétablis ou à la commande de sillon selon les STI TAF et TAP.

Il résume brièvement les réponses reçues de la part des associations de partenaires et les remercie expressément pour leurs positions, remarques et indications concernant les deux thématiques, le domaine d'application et le régime uniforme de responsabilités.

Il termine sa présentation en esquissant la future marche à suivre :

Feuille de route

- Les CUI s'appliquent aux services de transport internationaux, c'est-à-dire que leur champ d'application est lié à l'« **utilisation de l'infrastructure pour des services de transport internationaux** ».
- Le champ d'application pour les dommages indirects devrait correspondre à celui pour les dommages directs.
- Cette tâche implique la clarification du lien avec les contrats d'attribution de sillon pour ces services.
- Il faudra étudier la question d'un système international uniforme de responsabilités correspondant aux contrats d'attribution de sillon ferroviaire international.

=> L'OTIF préparera des dispositions en conséquence, en coordination avec le CIT, la CER, l'EIM et RailNet Europe.

Il ajoute qu'il n'a intentionnellement pas abordé la question des infrastructures de service, laquelle ne devrait pas être associée aux réflexions sur le champ d'application.

La **Commission européenne** rapporte qu'au moment de la réunion de la Commission de révision (25-26 juin 2014), elle n'avait pas été en mesure d'adopter une position coordonnée au sujet de la révision des RU CUI. Par suite, le SERAC a mis en place un groupe de travail qui s'est réuni le 26 novembre 2014 et auquel DE, ES, FR, NL et GB ainsi que la CER, le CIT, l'ERFA, l'UIC et UIP ont pris part. Puisqu'il n'y avait pas de propositions officielles, l'objectif de cette réunion n'était pas de trouver une position coordonnée, mais d'échanger des points de vue. Le CIT y a exposé ses réflexions dans une présentation détaillée qui a débouché sur des propositions de modification des RU CUI (doc. CR 25/12). Les États membres qui ont participé à la réunion du 26 novembre ont clairement dit qu'ils ne soutiendraient ni l'extension du champ d'application des CUI aux transports nationaux ni l'introduction de

conditions générales obligatoires. Ils étaient également réservés quant à l'extension du régime de responsabilités. Parallèlement, ils se sont déclarés prêts à poursuivre leur réflexion sur les propositions de clarification. Le CIT a expliqué que ses suggestions devaient être peaufinées.

La Commission européenne se montre ouverte à toutes les autres propositions respectant ses deux conditions, c.-à-d. **pas d'extension aux transports nationaux et pas de conditions générales obligatoires.**

Le **groupe de travail** est lui aussi d'avis que ces deux conditions doivent être respectées.

Le **CIT** est reconnaissant de pouvoir exposer son point de vue. Il souligne deux points essentiels :

1. une extension de la responsabilité pour les dommages indirects (au-delà des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus en vertu des CIV et CIM), afin de mieux équilibrer les positions des parties au contrat d'utilisation ;
2. des prescriptions harmonisées, afin que les transporteurs puissent effectuer des transports internationaux, par exemple de Rotterdam à Gênes, sans être confrontés à une myriade de prescriptions et documents. Cette situation va en effet à l'encontre de l'objectif de l'UE de rendre les chemins de fer plus compétitifs.

L'**IVT** renvoie à sa position écrite.

RS remercie l'IVT et le CIT pour leurs positions et réflexions. En Serbie, le marché des transports et l'accès à l'infrastructure ferroviaire ne sont pas encore ouverts, mais cela sera bientôt le cas. Eu égard à cette situation, RS juge les réflexions mises à disposition par écrit par les associations très utiles.

DE demande s'il y aura d'abord des explications générales sur la présentation ou si elle peut s'exprimer directement sur des points précis de la note de cadrage CUI 1/2.

Le **Président** déclare que le débat est ouvert pour tous les points mentionnés dans sa présentation.

DE est d'avis que le champ d'application et les responsabilités doivent être traités séparément. Si l'on observe strictement cette distinction et que l'on choisit comme critère pour le champ d'application le but de l'utilisation, les voyageurs ne sont pas déterminants individuellement. Il ne faut pas prendre pour référence l'utilisation effective. C'est plutôt du but de l'utilisation que les parties au contrat d'utilisation doivent par avance tenir compte, qu'il s'agisse d'un contrat pour une durée d'utilisation, d'un contrat-cadre pour une plus longue durée ou d'un contrat relatif à un sillon précis pour un transport spécifique.

Le **Président** approuve le principe selon lequel il faudrait distinguer champ d'application et responsabilités. Cela n'exclut toutefois pas la possibilité d'envisager l'établissement d'un régime international de responsabilités uniforme lié aux contrats d'attribution de sillon pour les services de transport internationaux. Il remarque que si l'on s'appuie sur le but de l'utilisation, il reste à déterminer comment le transport international peut être défini par avance, étant donné que dans la pratique, aucun contrat d'utilisation international n'est signé, mais différents contrats nationaux avec les différents gestionnaires d'infrastructure, lesquels peuvent tout au plus être conclus via un guichet unique.

GB est également d'avis que des ambiguïtés subsisteraient quant au champ d'application et qu'une interprétation trop large entraînerait des conséquences absurdes. En tant que convention internationale, la COTIF n'est pas un outil approprié pour régler les transports nationaux. GB considère que sur le principe, le critère des « services de transport internationaux » est un bon point de départ, mais qu'il devrait peut-être encore être peaufiné. Une définition appropriée et précisément formulée pourra certainement être trouvée au cours de futurs débats. Il faudra alors garder à l'esprit que certains des États membres de l'OTIF ne font pas partie de l'UE, comme la Serbie par exemple. De plus, il importe manifestement de tenir compte des intérêts des transporteurs. Il lui semble malgré tout que ce nouveau critère correspond justement précisément à ces intérêts puisqu'il apparaîtrait alors plus clairement si seuls les transports internationaux ou également les transports nationaux entrent dans le champ d'application.

Le **Président** est d'accord avec GB, mais ajoute que les transports en provenance de Serbie ou de Turquie peuvent avoir l'UE pour destination. Cela plaide également en faveur d'une nouvelle définition plus précise du champ d'application. Pour la nouvelle définition, il propose de s'inspirer des définitions des termes « service de fret international » et « service international de transport de voyageurs » données dans la directive 2012/34/UE. Un groupe de travail informel rédigera la proposition de texte correspondante. La participation des associations de partenaires est tout particulièrement souhaitée. Il est convaincu que le CIT et la CER seront intéressés à participer.

L'**EIM** confirme que cela l'intéresse de participer au groupe de rédaction informel.

Sur le principe, le **RNE** ne serait pas réticent à prendre part au groupe de rédaction, mais explique qu'il ne peut prendre position sur un projet de loi puisque c'est à la CER de s'exprimer, pour les sociétés d'infrastructure membres du RNE également.

DE déclare qu'elle participera volontiers à la révision des CUI dès qu'il y aura des propositions de texte concrètes. Pour l'heure, la révision débute à peine. À ce stade, il ne peut s'agir tout au plus que de *brainstorming*.

Le **Président** insiste sur le fait qu'il importe de convenir d'une vision commune de la direction que devront prendre les travaux. Il s'agirait de ne pas répéter ici le débat mené le 26 novembre au sein du groupe de travail SERAC.

GB se montre également intéressé à participer aux futurs travaux.

En réponse à une question de GB, le **Président** précise que la révision des CUI prendra trop de temps pour qu'il soit possible de la mettre à l'ordre du jour de l'Assemblée générale qui aura lieu à la fin du mois de septembre 2015. Il faudrait certainement prévoir trois à quatre mois de débats au sein d'un petit groupe de travail composé de l'OTIF, du CIT, de la CER, de l'EIM et peut-être du RNE et de DE et GB. L'OTIF mettra au point une première proposition avec l'aide des organisations partenaires.

En réponse à une question de DE, le **Président** confirme que cette première proposition sera transmise à tous les États membres. **DE** soupçonne que la tenue de cette première session juste avant la fin de l'année a pu empêcher quelques États membres de participer, mais qu'ils auraient peut-être été intéressés à participer au groupe de travail.

Le **Président** souligne que les discussions sur l'avant-projet seront menées par un groupe de travail très restreint d'experts motivés qui travailleront dans une seule langue, à savoir l'anglais.

Le **Président** envisage la procédure suivante :

- L'OTIF rédigera pour le 23 mars 2015 une première proposition de texte avec les contributions des parties prenantes et des États membres intéressés, en suivant la feuille de route en page 4.
- Le projet sera envoyé le 23 mars 2015 à tous les États membres et parties prenantes concernées pour consultation.
- Le projet sera discuté au sein d'un groupe de rédaction auquel d'autres États membres que ceux ayant pris part à la première réunion du groupe de travail pourront participer.
- Le projet sera discuté (de préférence par échange de courriels et au besoin au sein de réunions physiques avec les associations intéressées, en anglais uniquement) jusqu'au début du mois de juin 2015.
- 8 juin 2015 : envoi de l'invitation à la 2^e réunion du groupe de travail CUI, accompagnée de la proposition adaptée par le groupe de rédaction à la suite des discussions préliminaires.

Le **groupe de travail** prend note de ce programme.

DE explique qu'elle juge indispensable de discuter des différents points de la note de cadrage. Il lui est donné la possibilité de présenter sa position sur les différentes questions qui y sont abordées.

DE se rallie au point de vue soutenu par le SG sur deux questions, à savoir :

- que les CUI ne doivent se rapporter qu'à l'utilisation de l'infrastructure pour des transports internationaux et qu'il n'y a pas besoin d'étendre leur application aux transports nationaux, les États restant libres de les reprendre éventuellement dans leur droit national ;
- qu'il n'y a pas besoin d'une nouvelle réglementation concernant l'utilisation des infrastructures de service, dont une partie est déjà couverte par l'article 3, lettre a), des CUI.

Le **Président** en conclut que le groupe de travail est unanime sur ces deux points.

DE présente ensuite sa position sur les questions pour lesquelles elle ne partage pas l'avis du SG. Selon elle, il faudrait conserver l'élément essentiel de la définition actuelle du champ d'application des CUI que sont les « transports CIV/CIM ». On pourrait toutefois examiner si d'autres cas d'application devraient être ajoutés, comme :

- le cas où les parties au contrat d'utilisation ont leur siège dans différents pays,

- le cas où l'infrastructure ferroviaire exploitée par un gestionnaire d'infrastructure est située de part et d'autre de la frontière entre deux États membres.

En outre, DE exprime des réserves quant à l'expression « utilisation de sillons internationaux » et met en garde contre le remplacement d'un problème d'application par un autre. Cette expression n'est jusqu'ici pas courante dans la COTIF et ses appendices et donc équivoque. L'utilisation d'une infrastructure aux fins des transports internationaux est déjà comprise dans le libellé de l'article premier des CUI.

Le **Président** convient qu'il est difficile de définir précisément les sillons internationaux. C'est justement la tâche à remplir par l'OTIF. Comme il l'a exposé dans sa présentation, il serait tout indiqué de se concentrer sur les services de transport internationaux et de s'inspirer pour leur définition de celles de « service de fret international » et « service international de transport de voyageurs » à l'article 3 de la directive 2012/34/UE.

DE signale que dans ce cas, il faudra tenir compte du fait que le groupe d'États membres auquel s'adresse la directive mentionnée n'est pas complètement identique à celui des États membres de l'OTIF appliquant les CUI.

Elle dit ne pas tout à fait comprendre le problème des dommages directs exposé dans la présentation. L'article 8, § 1, lettres a) et b), des CUI fonde une responsabilité pour tous les dommages corporels et matériels. Il ne fait pas dépendre la responsabilité de la conclusion par la victime ou par au moins un voyageur d'un contrat de transport CIV. Cela ne ressort pas non plus de la disposition d'application de l'article premier des CUI.

En revanche, DE pourrait comprendre la requête du CIT concernant l'extension du droit de recours du transporteur aux indemnités versées en application du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), mais trouve toutefois que la suggestion du CIT à ce sujet telle qu'elle apparaît dans le document CR 25/12 va trop loin (« dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM ainsi que des dispositions de droit national »). DE émet de fortes réserves contre une telle formulation qui engloberait non seulement les indemnités en application du PRR, mais aussi de nombreux autres cas, voire toutes les autres indemnités qui ne sont pas interdites par le droit national, comme les arrhes. De plus, cela aurait également des répercussions sur l'article 8, § 2. Au vu de l'article 4 des CUI, cette extension aurait pour conséquence que les parties ne pourraient pas limiter ce recours étendu en cas de dommages pécuniaires. Il faudrait soit prévoir une limitation du montant, soit laisser les parties convenir d'une limitation.

Le **Président** convient avec DE que le libellé actuel de l'article 8 des CUI est clair. Le champ d'application devrait être défini tout aussi clairement.

Le **CIT** insiste sur sa requête de couvrir à l'article 8 des CUI les dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus en vertu du PRR et d'équilibrer ainsi le rapport transporteur–gestionnaire d'infrastructure et se déclare disposé à retravailler ses suggestions.

Pour finir, **DE** s'exprime sur la question posée dans la note de cadrage quant à savoir s'il devrait y avoir parallélisme entre l'article 8, § 1, et l'article 9, § 1. De prime abord, cela lui semble justifiable, mais il faudrait toutefois y réfléchir plus avant, et ce en tenant compte de la genèse de ces dispositions et des raisons qui ont autrefois poussé à ne pas leur donner des libellés parallèles.

Le **Président** souligne qu'il n'y a pas encore de proposition concrète à ce sujet et que la note de cadrage reprend simplement une question soulevée par le CIT. Il convient avec DE qu'il est nécessaire d'y réfléchir plus avant. Pour le moment, le Secrétariat se concentrera cependant sur le champ d'application. Il remercie DE de toutes ses explications qui seront très utiles pour les futurs travaux.

Il présente expressément ses remerciements pour toutes les positions soumises par écrit, notamment de la part de l'EIM et du CIT.

4. Divers

Ce point est sans objet.

5. Date et lieu de la prochaine session

La prochaine session sera convoquée pour le 8 juillet 2015 à Berne. Elle aura pour objet un projet de texte rédigé par un petit groupe de rédaction (voir le relevé de décisions²). L'interprétation sera organisée de la même manière que pour la première session.

Le **Président** clos la session et remercie toutes les personnes présentes pour leur participation active. Il se félicite que des représentants des gestionnaires d'infrastructure collaboreront à la

² DE propose de modifier comme suit le titre et les sous-titres de cette annexe :

SYNTHÈSE

1 – Décisions de principes du groupe de travail CUI

2 – Prochaines étapes prévues par le Secrétaire général de l'OTIF

Elle propose également :

- de biffer dans la **première partie** la partie entre parenthèses au point 1, la partie après « séparément » au point 2, ainsi que les points 3 à 5 dans leur intégralité, de sorte que le point 6 devienne le point 3 des « décisions de principe » ;
- de commencer la **deuxième partie** (premier tiret) par « Le Secrétaire général de l'OTIF » ;
- de biffer intégralement le troisième et le quatrième tiret ;
- de modifier le cinquième et le sixième tiret comme suit :
 - 8 juin 2015 : envoi de l'invitation à la 2^e réunion du groupe de travail CUI, accompagnée de la proposition ~~adaptée par le groupe de rédaction à la suite des discussions préliminaires~~ de texte du Secrétaire général, le cas échéant remodifiée, et des commentaires.
 - 8 juillet 2015 : 2^e session du groupe de travail CUI ~~avec les mêmes dispositions pour l'interprétation~~ qui discutera de la proposition et des commentaires.

recherche d'une nouvelle solution pour le champ d'application des CUI et se réjouit des discussions à venir.

ANNEXES :

- Liste des participants
- Présentation du Secrétaire général
- Relevé de décisions²



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Groupe de travail "RU CUI"
Arbeitsgruppe „ER CUI“
Working group „CUI UR“**

**1^{ère} session/1. Sitzung/1st session
Berne/Bern, 10.12.2014**

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

**I. Gouvernements
Regierungen
Governments**

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms **Anja Reifenrath**

Richterin am Landgericht, Referentin
Bundesministerium für Justiz und für
Verbraucherschutz
Referat III A 4, Recht der Handelsgeschäfte,
Transportrecht
Mohrenstrasse 37
DE-10117 Berlin



+49 (30) 185 80 95 43

Fax +49 (30) 185 80 95 25

E-mail reifenrath-an@bmjv.bund.de

Autriche/Österreich/Austria

Mme/Fr./Ms **Karin Guggenberger**

Sachbearbeiterin
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Abteilung IV/SCH 1
Radetzkystraße 2
1031 Wien
Österreich



+43 (1) 711 62 65 21 03

Mobile +43 (664) 96 59 870

Fax +43 (1) 711 62 65 21 99

E-mail Karin.Guggenberger@bmvit.gv.at

Belgique/Belgien/Belgium

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

France/Frankreich/France

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.


Norvège/Norwegen/Norway

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr Alan **Mundy**


Policy Advisor, Rail Executive
Department for Transport
Rail Technical International and Safety
4th Floor - Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (20) 79 44 67 06
Mobile
Fax +44 (20) 79 44 21 63
E-mail Alan.Mundy@railexecutive.gsi.gov.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr Jean-François **André**

Barrister
General Counsel's Office
Department for Transport
Zone 2/19 Great Minster House
33 Horseferry Road
GB-London SW1P 4DR

 +44 (020) 79 44 86 62
Fax
E-mail Jean-Francois.Andre@dft.gsi.gov.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**


M./Hr./Mr Stephen **Davey**

Senior Legal Counsel
Strategy, Risk & Compliance
Network Rail Infrastructure Limited
Kings Place Gallery, 90 York Way
Gb-London N1 9AG

 +44 (020) 33 56 93 55
Mobile +44 07801334211
Fax
E-mail Steve.Davey@networkrail.co.uk

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Branka **Nedeljković**

Head of the Department for Regulatory Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Belgrade

 +381 (11) 362 23 10

Mobile +381 (63) 654 0 38

Fax +381 (11) 361 82 91

E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

S'est excusée.

Hat sich entschuldigt.

Sent apologies.

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

M./Hr./Mr **László Polgár**

Policy Officer
European Commission - DG MOVE.B.2
Transport policy in general, land transport
Office: DM28 04/008
Rue Demot 28
BE-1049 Brussels/Belgium



+32 (2) 2959349

Fax +36 (1) 795 06 55

E-mail Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu

**III. Organisations internationales gouvernementales
Staatliche internationale Organisationen
International governmental Organisations**

OSJD


S'est excusé.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

**IV. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

CIT

M./Hr./Mr **Cesare Brand**


Generalsekretär
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 93
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail cesare.brand@cit-rail.org

CIT

Mme/Fr./Ms **Myriam Enzfelder**


Senior Legal Adviser, Personenverkehr –
Infrastrukturnutzung
Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Weltpoststrasse 20
3015 Bern
Suisse

 +41 31 350 01 96
Fax +41 31 350 01 99
E-mail myriam.enzfelder@cit-rail.org

EIM


M./Hr./Mr **Tommaso Spanevello**

EU Policy Analyst
EIM aisbl
(European Rail Infrastructure Managers)
Square de Meeûs 1
1000 Brussels
Belgium

 +32 (2) 234 37 73
Mobile +32 (490) 43 98 70
Fax +32 (2) 234 37 79
E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org


IVTM./Hr./Mr **Kurt Spera**

Hon. Prof. Dr., Präsident des IVT
 Internationaler Verband der Tarifeure (IVT)
 Logistik- und Transport-Consult GmbH
 Europaplatz 1
 Postfach 55
 AT-1150 Wien

 +43 (664) 421 04 65
 Fax +43 (1) 544 43 99 15
 E-mail logotrans@aon.at

RNEMme/Fr./Ms **Yvonne Dessoy**

Chairwoman RNE Legal Matters Working Group
 (LM WG)
 RNE - RailNetEurope
 DB Netz AG
 Theodor-Heuss-Allee 7
 DE-60486 Frankfurt am Main

 +49 (69) 265 319 49
 Fax +49 (69) 265 316 80
 E-mail Yvonne.Dessoy@deutschebahn.com

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr	François Davenne	Secrétaire général Generalsekretär Secretary General ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail francois.davenne@otif.org
M./Hr./Mr	Carlos del Olmo	Conseiller Rat Counsellor ☎ +41 (31) 359 10 13 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail carlos.delolmo@otif.org
Mme/Fr./Ms	Eva Hammerschmiedová	Conseiller adjoint Stellvertretende Rätin Assistant Counsellor ☎ +41 (31) 359 10 14 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail eva.hammerschmiedova@otif.org
Mme/Fr./Ms	Iris Petra Gries	Premier secrétaire Leitende Referentin Senior Officer ☎ +41 (31) 359 10 15 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail iris.gries@otif.org
Mme/Fr./Ms	Françoise Jäggi	Deuxième secrétaire Referentin First Officer ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail francoise.jaeggi@otif.org
Mme/Fr./Ms	Dariia Galushko	Young Expert ☎ +41 (31) 359 10 24 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail dariia.galushko@otif.org

**VI. Interprète
 Dolmetscher
 Interpreter**

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section



Révision des RU CUI

Questions devant être traitées par le
groupe de travail « RU CUI »

SG – GT CUI – 10.12.2014



UE

- Directives 91/440/CEE, 95/18/CE, 95/19/CE
- 1^{er} paquet ferroviaire :
dir. 2001/12-13-14
- 2^e paquet ferroviaire :
dir. 2004/49-50-51,
rég. 881/2004
- 3^e paquet ferroviaire :
- dir. 2007/58 et 2007/59,
rég. 1370/2007 et
1371/2007

OTIF

- 1995-1996 – Il est reconnu qu'une réglementation internationale uniforme sur le relation GI-transporteur serait utile et souhaitable.
1^{er} projet : 1.7.1996
- 3.6.1999 – Adoption
- 1.7.2006 – Entrée en vigueur
- 2006-2010 – Déclarations d'États membres de l'UE de non-application des CUI
- 1.7.2011 – Adhésion de l'UE
- 2011-auj. – Retrait des déclarations

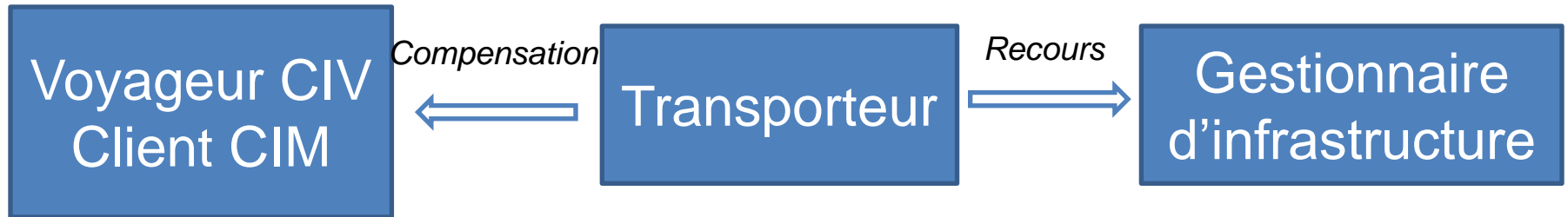


- 24^e session de la Commission de révision en **juin 2009** :
art. 3, 5 et 7 amendés, nouvel art. 5 *bis*
CUI rendues compatibles avec le droit de l'UE
- **1.12.2010** – Entrée en vigueur de la version révisée des
RU CUI
- 25^e session de la Commission de révision en **juin 2014** :
amendement rédactionnel à l'art. 5 *bis*
- **1.7.2015** – Entrée en vigueur

**Depuis 2006, pas d'application effective
des RU CUI, mais idée des CUI présente
dans les discussions juridiques.**



Dommages indirects



Dommages directs





- Billets CIV ou lettres de voiture CIM **internationaux** → dommages-intérêts (CIV/CIM) payés par le transporteur au client → droit de recours en vertu des CUI
- Billets ou lettres de voiture **nationaux** → dommages-intérêts (selon le droit national) payés par le transporteur au client → droit de recours en vertu du droit national



UE/OTIF

CIV/CIM
Règles uniformes

Contrat(s) d'utilisation de l'infrastructure

Dispositions de la
directive 2012/34/UE

Régime de
responsabilité
CUI/droit national



L'utilisation d'une infrastructure ferroviaire « aux fins de transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM » est un critère ambigu :

2 interprétations possibles :

1. Il suffit que l'infrastructure puisse accueillir des transports internationaux : il y a alors extension de facto au trafic national.
2. Cela ne s'applique qu'aux contrats d'utilisation de l'infrastructure en trafic international, qui n'existent pas de manière formelle dans le droit de l'UE.

→ Quel critère adopter ?



Le champ d'application des CUI devrait-il être **lié à celui du ou des contrats d'attribution de sillons ferroviaires pour des services internationaux ?**

- Il serait plus clair et plus pratique de lier le champ d'application à l'**utilisation de l'infrastructure pour des services internationaux.**
- Dans ce cas, l'utilisation de l'infrastructure par des trains « internationaux », c.-à-d. transfrontaliers, deviendrait le seul nouveau critère.

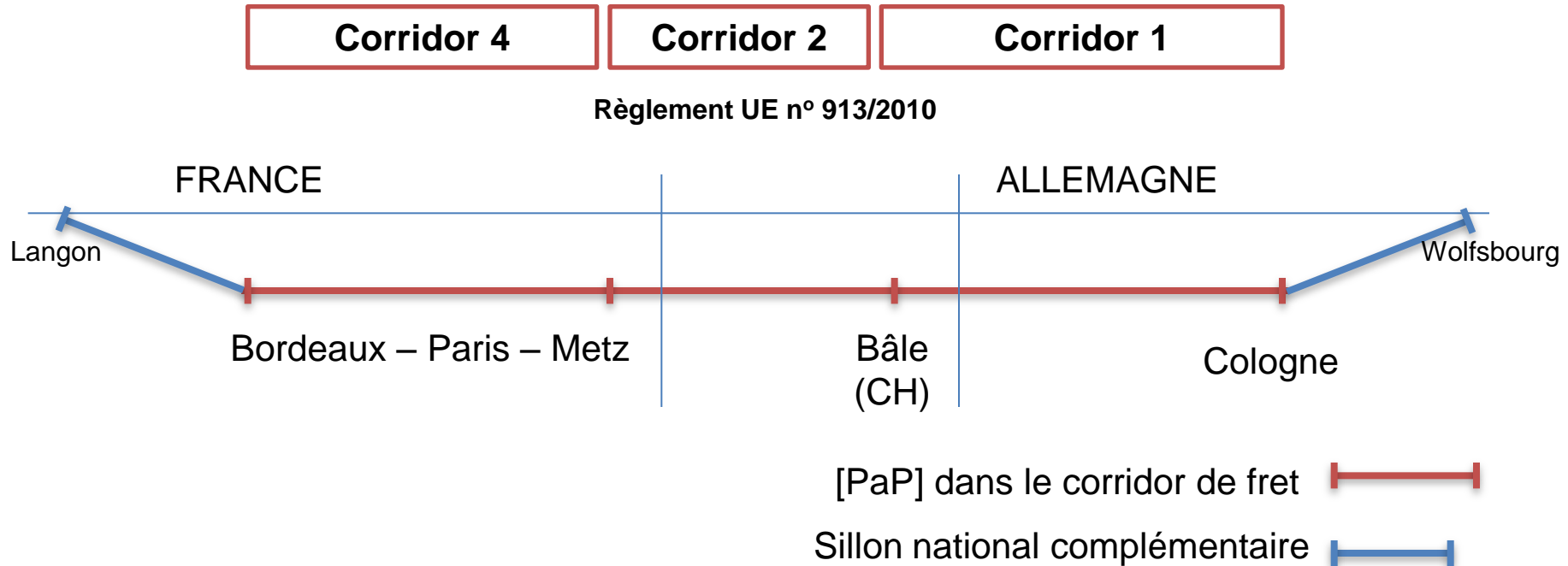


Conséquences :

- En ce qui concerne la compensation du transporteur pour dommages indirects, le recours du transporteur en cas de dédommagement versé aux clients en application du droit national serait **également couvert**, s'il concerne des voyageurs ou marchandises transportés pour un trajet national dans des trains « internationaux ».
- Considérer que les critères couvrent également le transport ferroviaire international assuré en vertu d'un unique contrat de transport uniforme (CIV ou CIM), avec plusieurs trains nationaux successifs (comme Thalys ou Lyria).



Sillon ferroviaire ou service international ?



Question :

L'application des CUI devrait-elle être limitée au sillon international pré-établi [PaP] (ligne rouge)

ou

tenir compte de la demande de sillons selon les STI ATF et ATSV (lignes bleue et rouge) nécessaire à la mise en place du service de transport effectif ?



- **EIM** : « peut être envisagé ».
- **CIT** : « seulement comme solution de repli » ; mais alors plutôt « une demande de sillon pour un trajet international » comme nouveau critère (moins restriction du champ d'application actuel qu'avec le critère « attribution internationale »).
- **IVT** : « semble trop limité »



- Pour les dommages indirects (droit de recours), les dispositions des CUI doivent-elles être élargies pour couvrir d'autres dommages ?
- Si oui, le recours en cas de compensation versé par le transporteur en vertu de textes juridiques autres que les RU CIV/CIM (droit national) devrait-il être couvert ?
- Est-il nécessaire de rendre parallèle l'article 8, § 1, et l'article 9, § 1, c.-à-d. d'insérer une nouvelle lettre c) en plus de la responsabilité du transporteur pour les dommages corporels (a) et les dommages matériels causés au gestionnaire d'infrastructure (b), afin de couvrir également les dommages pécuniaires du gestionnaire d'infrastructure (dommages indirects) ?



Problèmes de responsabilité : la position des parties prenantes

- **EIM** : « la responsabilité pour les dommages indirects ne devrait pas être étendue », « l'équilibre financier des GI devrait être protégé »
- **CIT** : suggestions présentées à la Commission de révision :
 - inclure également le recours en cas de dédommagement versé aux clients du transporteur en application du droit national
 - amender la disposition fixant ce dont les parties peuvent convenir
- **IVT** : en faveur de l'extension de la responsabilité aux dommages indirects (si le droit national est clairement défini, avec l'infrastructure comme critère)



Est-il nécessaire, pour l'UE, d'avoir un régime international uniforme de responsabilités correspondant aux contrats d'attribution de sillons ferroviaires internationaux pour des services internationaux ?

- La définition de « service international » donnée dans la directive 2012/34/UE pourrait être utilisée et modifiée pour tenir compte du fait que dans la plupart des cas, il y a succession de contrats de sillons ferroviaires nationaux.
- Les CUI deviendrait la base légale de facto des E-CG-I, la question de leur extension aux contrats de sillons nationaux restant ouverte.



Proposition d'une feuille de route pour la modification des CUI

- Les CUI s'appliquent aux services internationaux, c.-à-d. que leur champ d'application est lié à l'« **utilisation de l'infrastructure pour des services internationaux** ».
 - La question de la correspondance entre les champs d'application pour les dommages indirects et pour les dommages directs doit être abordée.
 - Cette tâche implique la clarification du lien avec les contrats d'attribution de sillons pour ces services.
 - La question d'un régime international uniforme de responsabilités correspondant aux contrats d'attribution de sillons ferroviaire international pour des services internationaux doit être abordée.
- => L'OTIF préparera des dispositions en conséquence, en coordination avec le CIT, la CER, l'EIM et RailNet Europe.**



**MERCI
DE VOTRE ATTENTION**



RELEVÉ DE DÉCISIONS – GROUPE DE TRAVAIL « RU CUI » - 10.12.2014

1- DÉCISIONS DE PRINCIPES

1. Les futurs travaux devront respecter deux principes ~~(définis à la réunion du groupe de travail SERAC le 26 novembre 2014 à Bruxelles)~~ :
 - Le champ d’application des RU CUI ne sera pas étendu au trafic national.
 - Les Conditions générales ne seront pas obligatoires. Le CIT poursuivra la rédaction et devra dissiper ces inquiétudes.
2. Le champ d’application et le système de responsabilité seront examinés séparément : d’abord le champ d’application, puis les responsabilités.
3. L’« utilisation de l’infrastructure pour des services internationaux » sera examinée comme possible nouveau critère du champ d’application (il faudra trouver une définition appropriée de « services internationaux », qui peut s’inspirer de l’article 3 de la directive 2012/34/UE). Le lien de ces services avec les contrats d’attribution de sillons devra être clarifié.
4. Les infrastructures de service ne seront pas incluses (au-delà de ce qui est déjà couvert par l’article 3, lettre a).
5. Il faudra vérifier si un système international uniforme de responsabilités correspondant aux contrats d’attribution de sillons ferroviaire international peut être établi.
6. La révision des CUI prendra plus de temps et ne pourra donc être achevée pour la 12^e Assemblée générale en septembre 2015.

2 - PROCHAINES ÉTAPES

- Le Secrétaire général de l’OTIF rédigera pour le 23 mars 2015 une première proposition de texte avec les contributions des parties prenantes et des États membres intéressés.
- Le projet sera envoyé le 23 mars 2015 à tous les États membres et parties prenantes concernées pour consultation.
- Le projet sera discuté au sein d’un groupe de rédaction auquel d’autres États membres que ceux ayant pris part à la 1^{re} réunion du groupe de travail pourront participer.

- Le projet sera discuté (de préférence par échange de courriels et au besoin au sein de réunions physiques avec les associations intéressées, en anglais uniquement) jusqu'au début du mois de juin 2015.
- 8 juin 2015 : envoi de l'invitation à la 2^e réunion du groupe de travail CUI, accompagnée de la proposition adaptée par le groupe de rédaction à la suite des discussions préliminaires.
- 8 juillet 2015 : 2^e session du groupe de travail CUI avec les mêmes dispositions pour l'interprétation.

