



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 »

3^e session (Berne, 24.11.2015)

Compte-rendu

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la session et élection du président
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Révision partielle des RU CUI : nouveau critère pour le champ d'application des CUI – Discussion des nouveaux projets de texte du Secrétaire général du 14 août 2015 et des positions et propositions reçues à leur sujet
4. Révision partielle des RU CUI : autres questions et propositions reçues des États membres
5. Divers
6. Procédure ultérieure, date et lieu de la prochaine session

DISCUSSIONS

1. Ouverture de la session et élection du président

Monsieur Davenne, Secrétaire général, ouvre la session et souhaite la bienvenue à tous les experts des États membres, de la Commission européenne et des associations intéressées présents.

Le **groupe de travail** élit **madame Clio Liégeois (BE) à la présidence** de la session. La Présidente présente ses remerciements pour son élection. Elle rappelle aux participants qu'ils peuvent s'exprimer dans toutes les langues de travail de l'OTIF, mais qu'il n'y aura d'interprétation que vers l'anglais.

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour provisoire (doc. CUI 3/2) est adopté par consensus.

3. Révision partielle des RU CUI : nouveau critère pour le champ d'application des CUI – Discussion des nouveaux projets de texte du Secrétaire général du 14 août 2015 et des positions et propositions reçues à leur sujet

- Doc. CUI 3/3 – Nouveaux projets du Secrétaire général
- Doc. CUI 3/3 Add. 1 – Position de la Belgique
- Doc. CUI 3/3 Add. 2 – Position des Pays-Bas
- Doc. CUI 3/3 Add. 3 – Position du CIT
- Doc. CUI 3/3 Add. 4 – Commentaires de monsieur Freise
- Doc. CUI 3/3 Add. 5 – Position de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM)
- Doc. CUI 3/3 Add. 6 – Position de la France¹

Sur invitation de la **Présidente**, le **Secrétariat** résume dans une présentation les positions reçues, les questions ouvertes et les solutions possibles (cf. annexe 2).

Les questions suivantes sont débattues sur la base de la diapositive n° 11 de la présentation :

Le champ d'application modifié (« train international ») tel qu'il est proposé couvrirait-il tous les cas d'utilisation de l'infrastructure liés aux contrats de transport CIV/CIM ? Si non, faut-il ajouter un nouveau paragraphe à l'article premier ?

La **Présidente** fait observer que le champ d'application révisé sera plus large qu'avec la version actuelle. Dans ces circonstances, elle demande au CIT pourquoi il juge nécessaire d'ajouter un paragraphe à l'article premier (cf. doc. CUI 3/3 Add. 3).

Le **CIT** explique que sa préoccupation principale est que le champ d'application, et avec lui le droit de recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure en cas de dommages causés par l'infrastructure, ne soit pas limité. En cas d'élargissement du champ d'application général, il n'insistera pas sur sa suggestion de champ d'application spécifique pour le recours du transporteur.

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 champ d'application modifié couvrira-t-il également ou exclura-t-il l'utilisation de l'infrastructure pour les trains nationaux ne franchissant une frontière que pour une très courte distance (p. ex. Enschede-Münster, Venlo-Hamm) ?

Selon **M. Freise**, la réponse à la question de savoir si les RU CUI s'appliquent ou non dans de tels cas dépend de s'il existe des accords particuliers entre les États concernés et lesquels. Un accord de ce type existe par exemple pour les trains entre l'Allemagne et la gare badoise de Bâle, selon lequel ces trains circulent en trafic national allemand. Lorsque de tels accords sont applicables, les RU CUI ne s'appliquent pas. À défaut, elles s'appliquent.

La **Présidente** rappelle que les États membres sont libres d'appliquer les RU CUI au trafic national également. **M. Freise** ajoute que les États membres dans lesquels les dispositions des RU CUI n'ont pas été reprises pour le trafic national pourraient voir de tels accords comme la meilleure solution.

Le champ d'application modifié devrait-il également couvrir l'utilisation fixe de l'infrastructure ferroviaire ?

À la demande de la **Présidente**, **NL** expliquent ce qu'ils entendent par « utilisation fixe » (cf. doc. CUI 3/3 Add. 2). Il peut par exemple s'agir d'un train de voyageurs vide stationné en dehors d'une gare à des fins de nettoyage ou de préparation avant d'entrer en gare et que les voyageurs ne montent. Cet exemple donné dans la réponse écrite du Secrétariat à leurs questions correspond effectivement à ce que **NL** avaient à l'esprit.

Pour le **CIT**, la portée du terme « infrastructure » quant à de telles prestations de service n'est pas encore bien définie. Il souhaiterait que cette question soit examinée ultérieurement.

En sa qualité de représentante de **BE**, la Présidente indique qu'en Belgique, il n'y a pas attribution de sillons en cas d'utilisation fixe. Ils ne sont attribués qu'en cas d'utilisation commerciale.

Le **SG** fait remarquer que cette question est liée à la définition de « transporteur » et recommande donc d'y revenir lorsque cette définition sera discutée.

Est-il nécessaire de faire expressément référence au « trafic ferroviaire international » dans le champ d'application ?

Le **CIT** est d'avis que le terme « trafic ferroviaire international » n'est pas absolument nécessaire dans la définition du champ d'application. Sans lui, le libellé de l'article premier, § 1, pourrait être simplifié. Le **CIT** est cependant ouvert à toute autre solution.

L'**EIM** considère que le concept de « trafic ferroviaire international » devrait être plus clairement défini dans le champ d'application et délimité par rapport au trafic ferroviaire national. Faire référence à l'article 6 de la COTIF dans le Rapport explicatif ne résout pas le problème. Une définition claire serait préférable. Pour les gestionnaires d'infrastructure, biffer ce terme dans l'article premier ne serait pas acceptable.

Est-il nécessaire de donner une définition de « trafic ferroviaire international » dans les RU CUI ?

Au vu des discussions, la **Présidente** constate qu'il y a plusieurs positions différentes à ce sujet. **BE** est en tout cas d'avis qu'il serait utile de définir ce terme. La définition pourrait s'inspirer de la proposition soumise par la France pour le Rapport explicatif (cf. diapositive n° 13) :

« Un trafic international implique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Les RU CUI couvrent aussi deux contrats d'utilisation nationaux successifs, ou plus, servant à l'exécution de transports internationaux. »

Elle pourrait être insérée dans l'article 3.

FR se déclare d'accord et le début de la phrase est changé en : « Un trafic ferroviaire international ».

L'**EIM** salue cette proposition. Elle signale cependant que c'est principalement le terme « train » qui lui pose problème.

La **Présidente** clôt la discussion sur cette question en indiquant que la définition de « trafic ferroviaire international » doit être introduite dans l'article 3. Il n'est pas exclu de définir également « train ». Cette question sera étudiée plus loin.

Est-il judicieux de définir le terme « transporteur » si le champ d'application est dissocié des contrats de transport CIV/CIM ?

Cette question soulevée dans la position du CIT est discutée in extenso. Sous réserve de diverses modifications rédactionnelles, la plupart approuvent sur le principe le maintien de ce terme, préféré à celui plus général d'« utilisateur » proposé par M. Freise.

Faut-il ajouter des éléments à la définition de « train » ou définir « train international » ?

L'**EIM** rapporte que selon ses membres, le train ne peut être simplement défini comme une unité d'exploitation, car seul le matériel roulant serait alors couvert : il manque l'élément-clé dans le cadre des RU CUI de l'action, c'est-à-dire la circulation du train sur une infrastructure ferroviaire, qui est le lien avec l'utilisation de sillons.

La **Présidente** fait remarquer que ce lien est déjà exprimé dans la nouvelle définition de « trafic ferroviaire international ».

Le **SG**, **FR** et la **CER** demandent s'il est vraiment indispensable maintenant de définir « train ». Le **SG** signale que ce mot est utilisé dans la directive 2012/34/UE, sans qu'il y en soit donné de définition.

La **Présidente** constate que cette discussion ne pourra être poursuivie qu'après réception des nouvelles propositions du **SG** pour les articles premier et 3.

Que faire des trains mixtes ?

Cette question posée dans la position de **FR** dépend directement de la question précédente. Lorsque certains des wagons ou voitures d'un train considéré comme international ne vont pas franchir de frontière, cela change-t-il quelque chose au caractère international du train ?

BE et **FR** considèrent que les wagons et voitures non destinés au trafic international ne devraient pas être couverts par le RU CUI.

L'**EIM** indique que ses membres sont partagés et se dit prête à recueillir des informations sur la manière dont les trains sont traités dans les différents États européens et à étudier plus profondément cette question sur cette base.

La **Présidente** attire l'attention sur les modifications par rapport au document CUI 3/3 de la proposition du Secrétaire général pour le libellé de l'article premier, § 1, apportées par suite des positions reçues (diapositive n° 18). Le libellé proposé est le suivant :

« Article premier – Champ d'application

§1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure ~~of-in~~ a Member State by a train [for which it is agreed that it ~~will perform~~ is designated for] [which

according to common understanding of the parties is designated for] international railway traffic between ~~two~~ States, at least one of which is a Member State.

§1 *Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ~~d'un~~ dans un État membre, par un train [dont il est convenu qu'il] réalise ~~un~~ [qui de l'avis commun des parties] est destiné au trafic ferroviaire international entre ~~deux~~ des États, dont au moins un est un État membre.*

§1 *Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ~~eines Mitgliedstaates~~ in einem Mitgliedstaat durch einen Zug, der [vereinbarungsgemäß] [nach gemeinsamem Verständnis der Parteien] für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen ~~zwei~~ Staaten bestimmt ist durchgeführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist. »*

La Présidente précise tout d'abord que dans le texte anglais, « *railway infrastructure of a Member State* » a été remplacé par « *railway infrastructure in a Member State* » (proposition de NL)². Elle propose ensuite de discuter de deux variantes, à savoir soit un accord soit une entente des parties quant au fait que l'utilisation doit avoir pour objet un trafic international.

Le **CIT** se prononce en faveur de la seconde variante, à savoir l'entente des parties. À quelques rares exceptions près dans les corridors de fret (« *pre-allocated paths* »), il n'existe pas d'accords sur l'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire.

FR, NL et l'**EIM** préfèrent la première variante, moins timorée : une « entente » ne leur semble pas suffisante. **FR** ajoute qu'un accord n'est conclu qu'une fois que le gestionnaire d'infrastructure a favorablement répondu à la demande du transporteur.

Le **SG** précise qu'il préfère lui aussi la première variante, mais qu'il voulait tout de même soumettre la deuxième afin de tenir compte de la situation de fait qui est que seuls des contrats d'utilisation nationaux sont effectivement conclus.

La **Commission européenne** est d'avis qu'un contrat présuppose dans tous les cas une « entente » des parties. Cela ferait donc inutilement doublon.

La **CER** demande si cette partie de la phrase est bien utile. Les deux variantes pourraient en fait être biffées.

Le **SG** juge cette proposition intéressante, d'autant plus qu'il a été décidé d'introduire une définition de « trafic ferroviaire international ».

Sous réserve de l'avis de ses membres, qui n'a pas encore été recueilli sur cette question, l'**EIM** estime elle aussi que la proposition de la CER est intéressante.

Le **SG** annonce son intention de suivre la suggestion de la CER dans son prochain projet de texte. Pour les transporteurs, informer les gestionnaires d'infrastructure que le sillon demandé doit servir à un trafic international présente incontestablement un intérêt. On peut donc supposer que le gestionnaire dispose bien des informations. Néanmoins, les associations de gestionnaires d'infrastructure peuvent encore apporter la preuve du contraire. S'il devait s'avérer que les informations nécessaires sur le trafic international prévu par le transporteur posent problème pour les gestionnaires d'infrastructure, cette question pourrait être réexaminée.

² Dans la version allemande, « *Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates* » est également remplacé par « *Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat* ». **Dans la version française, « l'infrastructure ferroviaire d'un État membre » est conservé.** Cette solution s'appuie sur la comparaison des différentes versions linguistiques de la directive 2012/34/UE (art. 10), à laquelle le Secrétariat a procédé après coup.

Le **CIT** et la **CER** confirment qu'il est dans l'intérêt des transporteurs d'informer les gestionnaires d'infrastructure.

L'**EIM** déclare vouloir demander à ses membres s'il n'existe vraiment aucun problème quant aux informations concernant les trains internationaux.

La **Présidente** attire enfin l'attention sur une autre modification rédactionnelle apportée pour tenir compte du fait qu'il ne s'agit pas nécessairement d'un trafic entre deux États : il est également possible que davantage d'États soient concernés par un trafic international.

Le **groupe de travail** prend tacitement note de cette modification (suppression du mot « deux »).

4. Révision partielle des RU CUI : autres questions et propositions reçues des États membres

Le champ d'application et la définition de « transporteur »

En sa qualité de représentante de **BE**, la **Présidente** souligne que le champ d'application et la définition de « transporteur » doivent être considérés conjointement. Il existe déjà un consensus sur le fait que la relation contractuelle du transporteur avec ses clients ne joue aucun rôle dans la sphère des RU CUI. En revanche, il conviendrait de formuler le lien entre le sillon et l'utilisation de l'infrastructure. En outre, il reste encore à déterminer si le transporteur ne peut être que celui qui utilise l'infrastructure ferroviaire pour transporter des voyageurs ou des marchandises.

Au cours de la discussion, à laquelle participent **BE, FR, NL, le SG, M. Freise, l'EIM** et le **CIT**, la question suivante est soulevée par **NL** : si le terme doit être compris en ce sens que des voyageurs ou marchandises doivent se trouver dans le train qui utilise l'infrastructure (« utilisation commerciale » de l'infrastructure), comment doivent alors être considérés les trains vides, en cas par exemple de courses d'essai ou de trajets internationaux de véhicules de maintenance (« utilisation non commerciale » de l'infrastructure) ? On peut également imaginer le cas d'un train qui circule d'abord à vide avant d'être chargé de marchandises à sa destination (**FR**), ou celui du retour d'un train à vide après qu'il a été déchargé.

M. Freise précise que la course à vide fait également partie du parcours en charge d'un train. Selon lui, la course à vide devrait être soumise au même régime que le parcours en charge. Toute autre solution créerait des difficultés inutiles.

En l'absence d'objections, la **Présidente** conclut qu'il serait souhaitable de préciser dans le Rapport explicatif que les courses à vide réalisées avant ou après un parcours en charge sont concernées. Il en va différemment des courses d'essai avec des trains vides. L'application des RU CUI ne peut être la règle. Les États concernés devraient convenir bilatéralement du régime applicable, qui peut éventuellement être les RU CUI.

M. Freise est d'avis que le groupe de travail ne dispose pas de suffisamment d'informations concernant les bases juridiques sur lesquelles les courses d'essai internationales sont réalisées en pratique dans les différents États membres. En Allemagne, la conclusion d'un contrat d'utilisation selon les RU CUI ne serait par exclu, par exemple lorsque Siemens souhaite tester de nouveaux engins de traction sur un tronçon international entre l'Allemagne et la Suisse, puisque Siemens détient une licence comme entreprise ferroviaire et qu'elle peut demander elle-même des sillons à cet effet.

L'**EIM, RNE** et la **CER** se disent prêts à interroger leurs membres sur les courses d'essai et à mettre les informations recueillies à disposition du groupe de travail pour sa prochaine session.

RNE considère que le régime applicable à l'utilisation de l'infrastructure par les véhicules de maintenance devrait être le même que pour les courses d'essai et est disposé à en tenir compte dans son enquête.

La **Commission européenne** apprécierait d'examiner ces questions à la lumière d'informations supplémentaires.

La **Présidente** prie les associations de gestionnaires d'infrastructure de transmettre leurs informations au SG avant le 7 mars 2016.

Différentes propositions pour le libellé de la définition de « transporteur » sont ensuite examinées (diapositive n° 19) :

- maintien de l'expression « celui qui »,
- « personne morale ou entité »,
- « personne physique ou morale »,
- proposition de la Commission européenne de s'appuyer sur l'« activité principale du transporteur » pour la définition de ce terme (cf. art. 3 de la directive 2012/34/UE), en tenant compte du fait que l'activité principale peut ne pas être exclusivement le transport de voyageurs ou celui de marchandises, mais que le transporteur peut réaliser les deux (« voyageurs et/ou marchandises »).

Le **SG** confirme qu'une version modifiée de la définition de « transporteur » sera préparée sur la base des conclusions de cette discussion et transmise à tous les États membres et parties intéressées le 29 janvier 2016, avec le projet de texte modifié pour l'article premier, § 1.

Le champ d'application et le régime de responsabilité

Le **CIT** et **FR** soulignent l'importance que revêt pour eux la cohérence entre l'article premier et l'article 8. Toutefois, tandis que le CIT propose dans sa position de rétablir cette cohérence en ajoutant un paragraphe à l'article premier (doc. CUI 3/3 Add. 3), FR préconise de modifier l'article 8, § 1 (doc. CUI 3/3 Add. 6 et diapositive n° 17). Tous deux restent cependant ouverts à la solution de l'autre.

La proposition du **CIT** pour un paragraphe 3 supplémentaire dans l'article premier est la suivante :

« § 3 (nouveau) L'article 8 des présentes Règles uniformes s'applique à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour l'exploitation d'un train international afin d'exécuter un contrat de transport conformément aux Règles uniformes CIV ou CIM. »

FR propose pour sa part de supprimer le renvoi aux CIV et CIM à la lettre c) de l'article 8 et de la remplacer par « un train qui réalise un trafic ferroviaire international ». La lettre c) serait alors libellée comme suit :

« § 1 Le gestionnaire est responsable :

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic ferroviaire international [...] ».

Selon FR, l'objectif est ici de procéder à la même extension du champ d'application que dans l'article premier.

L'**EIM** déclare soutenir toute solution qui permettrait une clarification.

En sa qualité de représentante de **BE**, la Présidente se prononce pour que le libellé de l'article premier soit le plus simple possible. Tout ce qui pourrait ne pas être suffisamment clair pour l'interprétation peut être expliqué dans le Rapport explicatif. Elle demande si une telle extension est nécessaire pour le régime de responsabilité si le champ d'application général est étendu dans l'article premier.

M. Freise convient avec **FR** et **BE** que biffer le renvoi aux RU CIV et CIM à l'article premier, § 1, et à l'article 8, § 1, lettre c), ne signifie en aucun cas que les CIV/CIM ne régissent plus le recours du transporteur en cas de dommages. Ce serait toujours le cas et la responsabilité irait même au-delà. Il comprend la volonté du CIT de faire coïncider le régime de responsabilités CIV/CIM et la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis du transporteur, mais considère que le mieux serait d'intervenir directement dans les RU CIV et CIM. Il expose sa proposition (doc. CUI 3/3 Add. 4, diapositives n^{os} 20 à 22) : selon lui, il serait juste et logique que le gestionnaire ayant déclenché la responsabilité du transporteur vis-à-vis de son client soit responsable envers le transporteur de la même manière que celui-ci l'est envers son client. On peut se demander si le recours du transporteur CIV ou CIM devrait toujours être réglé dans les CUI : si les RU CUI ne devaient s'appliquer qu'à l'utilisation de l'infrastructure par des trains internationaux, cela soulèverait en effet des problèmes.

Cette question pourrait selon lui être résolue en réglementant désormais le recours contre le gestionnaire dans les RU CIV et CIM. Tant les RU CIV que les RU CIM comportent des dispositions sur le recours entre les transporteurs (article 62, CIV et article 50, CIM) qui pourraient servir de base à un nouvel article :

**« Article 62 bis CIV / Article 50 bis CIM
Droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure**

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure ayant causé [le dommage / l'événement engageant la responsabilité], s'il répond de ce gestionnaire d'infrastructure en vertu de l'article 51 CIV / 40 CIM. [Dans ce cas, le gestionnaire d'infrastructure est considéré dans le cadre du recours comme lui aussi directement responsable vis-à-vis de l'ayant droit en vertu des présentes Règles uniformes.] »

Le **SG** indique que la solution proposée par **M. Freise** entraînerait la suppression de la lettre c) à l'article 8, § 1. Seuls les dommages directs seraient alors réglés (diapositive n° 22). À ce stade, la question de la nécessité de régler les dommages indirects peut être mise de côté.

M. Freise rappelle que cela ne résout pas le problème du recours du transporteur en cas de dommages-intérêts versés aux voyageurs en application du règlement (CE) n° 1371/2007 (PRR). Peut-être pourrait-on prévoir une solution appropriée dans le cadre de la révision imminente du PRR.

NL sont d'avis qu'il faut un peu de temps pour réfléchir aux différentes solutions possibles et à leurs conséquences ainsi qu'aux limitations nécessaires dans le cadre du nouveau champ d'application. Pour l'instant, leur préférence va à la proposition de **FR**.

FR considère elle aussi qu'il serait prématuré de se prononcer sur la proposition de **M. Freise**. Elle souligne que son intention n'était pas d'élargir la responsabilité, mais simplement de la rendre plus cohérente.

M. Freise précise que sa proposition ne modifie en rien les responsabilités du transporteur et du gestionnaire d'infrastructure. Elle vise seulement à ce que pour les transports CIV et CIM, le recours soit désormais réglé dans l'appendice correspondant.

Le **CIT** plaide à nouveau en faveur d'un système équitable de répartition des responsabilités, le système actuel étant selon lui équilibré. Il souhaiterait consulter ses membres au sujet des nouvelles propositions, car cette question juridique est également une question économique si les charges financières imposées ne peuvent être supportées par l'un des acteurs du ferroviaire. Toute solution qui limiterait le recours du transporteur désavantagerait l'ensemble du secteur.

La **Présidente** et le **SG** tirent les conclusions suivantes des débats :

- Un consensus a été trouvé pour le libellé de l'article premier, § 1 :

« §1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure in a Member State by a train for international railway traffic between States, at least one of which is a Member State.

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train pour un trafic ferroviaire international entre des États, dont au moins un est un État membre.

§1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist. ».

- Une définition de « trafic ferroviaire international » sera élaborée sur la base de la proposition de FR initialement prévue pour le Rapport explicatif.
- Une définition améliorée/modifiée de « transporteur » sera rédigée à la lumière des débats menés.
- Il ne semble pas nécessaire de définir « train », d'autant plus que ce terme est également utilisé dans la directive 2012/34/UE sans y être défini.
- Pour le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure, le Secrétariat décrira et analysera deux scénarios envisageables :
 - le recours reste réglementé à l'article 8, § 1, lettre c), et il est précisé dans le Rapport explicatif que cette disposition n'est applicable que pour les trains internationaux ;
 - le recours n'est plus réglementé dans les CUI mais dans les RU CIV et CIM, c'est-à-dire que le transporteur aurait un droit de recours pour tout contrat de transport international, que le train utilisé pour exécuter le contrat soit international ou national.

Des informations des associations des gestionnaires d'infrastructure (EIM, RNE, CER) concernant les trains d'essai et les courses d'essai des nouveaux matériels ferroviaires ainsi que les trajets internationaux de véhicules de maintenance sont attendues pour la prochaine session : Comment sont organisées ces courses ? Y a-t-il attribution de sillons à cet effet ? Le terme « trafic ferroviaire international » s'appliquerait-il à ces trains ?

À sa prochaine session le groupe de travail examinera s'il est nécessaire d'insérer dans le Rapport explicatif des précisions sur ces cas.

Les dates et délais suivants sont fixés pour les futurs travaux, positions et informations :

Nouveau projet du SG ³	29.1.2016
Consultation des États membres et des parties intéressées	
Délai pour la prise de position et les informations	14.3.2016 ⁴
Convocation de la prochaine session	29.4.2016
Prochaine session du groupe de travail	31.5.2016 ⁵

5. Divers

Ce point est sans objet.

6. Procédure ultérieure, date et lieu de la prochaine session

La prochaine session sera convoquée pour le 31 mai 2016 à Berne.

La **Présidente** clôt la réunion en remerciant tous les participants pour leurs contributions qui témoignent de leur vif intérêt et les interprètes pour leur excellent travail.

ANNEXES :

1. Liste des participants
2. Présentation introductive du Secrétariat

³ Propositions de textes pour l'article 1^{er}, § 1, et les définitions, y compris pour le Rapport explicatif, d'une part, et deux variantes pour le droit de recours du transporteur, d'autre part.

⁴ Délai modifié sur proposition de l'EIM.

⁵ Au lieu du 30.5.2016 (date modifiée après la 3^e session).



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

3^e session Groupe de travail RU CUI
3. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUI
3rd session of the Working group CUI UR
Berne / Bern, 24.11.2015

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**

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

Autriche/Oesterreich/Austria

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

Belgique/Belgien/Belgium

Mme/Fr./Ms **Clio Liégeois**

Attaché juriste
SPF Mobilité et Transports
Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Belgique

 +32 (2) 277 36 08
Fax +32 (2) 277 40 47
E-mail clio.liegeois@mobilite.fgov.be

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Mafal **Thiam**

Expert, Chargé de mission Conventions
internationales
Ministère de l'écologie, du développement durable et
de l'énergie
Direction générale des infrastructures, des transports
et de la mer
Direction des services des transports
Bureau de la régulation ferroviaire
Tour Sequoia
92055 Paris-La Défense Cedex
France

 +33 1 40 81 78 75
Fax +33 1 40 81 11 67
E-mail mafal.thiam@developpement-
durable.gouv.fr

Pays-Bas/Niederlande/NetherlandsMme/Fr./Ms Monique **van Wortel**

Senior Advisor
Directorate-General for Mobility
P.O. Box 20901
2500 EX The Hague
Netherlands


Fax +31 (70) 456 16 96
Mobile +31 (6) 525 96 940
E-mail monique.van.wortel@minienm.nl

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

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

Serbie/Serbien/Serbia

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. **Marcin Wójcik**

Policy Officer
Directorate General for Mobility and Transport
Unit B.2 Single European Rail Area
DM 28 4/35
1049 Brussels
Belgium

 +32 (2) 298 75 96

Fax

E-mail Marcin.Wojcik@ec.europa.eu

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

CER

M./Hr./Mr. Miguel Ángel **Caramello Álvarez** Legal Adviser, Legal Affairs & Customs
Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER) AISBL
Avenue des Arts 53
1000 Brussels
Belgium

☎ +32 (2) 213 08 39
Fax +32 (2) 512 52 31
E-mail miguel.caramello@cer.be

CIT

M./Hr./Mr. Cesare **Brand** Generalsekretär
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
3015 Bern
Schweiz

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

CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Sziladi-Scherf** Legal Adviser
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Güterverkehr
Weltpoststrasse 20
3015 Berne
Schweiz

☎ +41 (31) 3500194
Fax +41 (31) 3500199
E-mail nina.sziladi-scherf@cit-rail.org

EIMM./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
Fax +32 (2) 234 37 79
E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org

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

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

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

**IV. Expert de l'OTIF
Sachverständiger der OTIF
OTIF expert**

M./Hr./Mr. Rainer **Freise**

Prof., Dr, Experte
Bessunger Strasse 29
64285 Darmstadt
Deutschland

 +49 (6151) 504 60 39
Fax +49 (6151) 660 71 58
E-mail rhfreise@t-online.de

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org

M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org

Mme/Fr./Ms Eva **Hammerschmiedová**

Conseiller adjoint
Stellvertretende Rätin
Assistant Counsellor

 +41 (31) 359 10 14
E-mail eva.hammerschmiedova@otif.org

M./Hr./Mr. Omer **Tangül**

Experte/Ausbildungsprogramm
Trainee expert
Expert stagiaire

 +41 (31) 359 10
E-mail omer.tanguel@otif.org

**VI. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

Mme/Fr./Ms Dominique **Baz**

M./Hr./Mr. Mike **Evans**



Révision des RU CUI

3^e session du groupe de travail « RU CUI »

24.11.2015

01

Textes à l'issue de
la 2^e session

02

Positions reçues

03

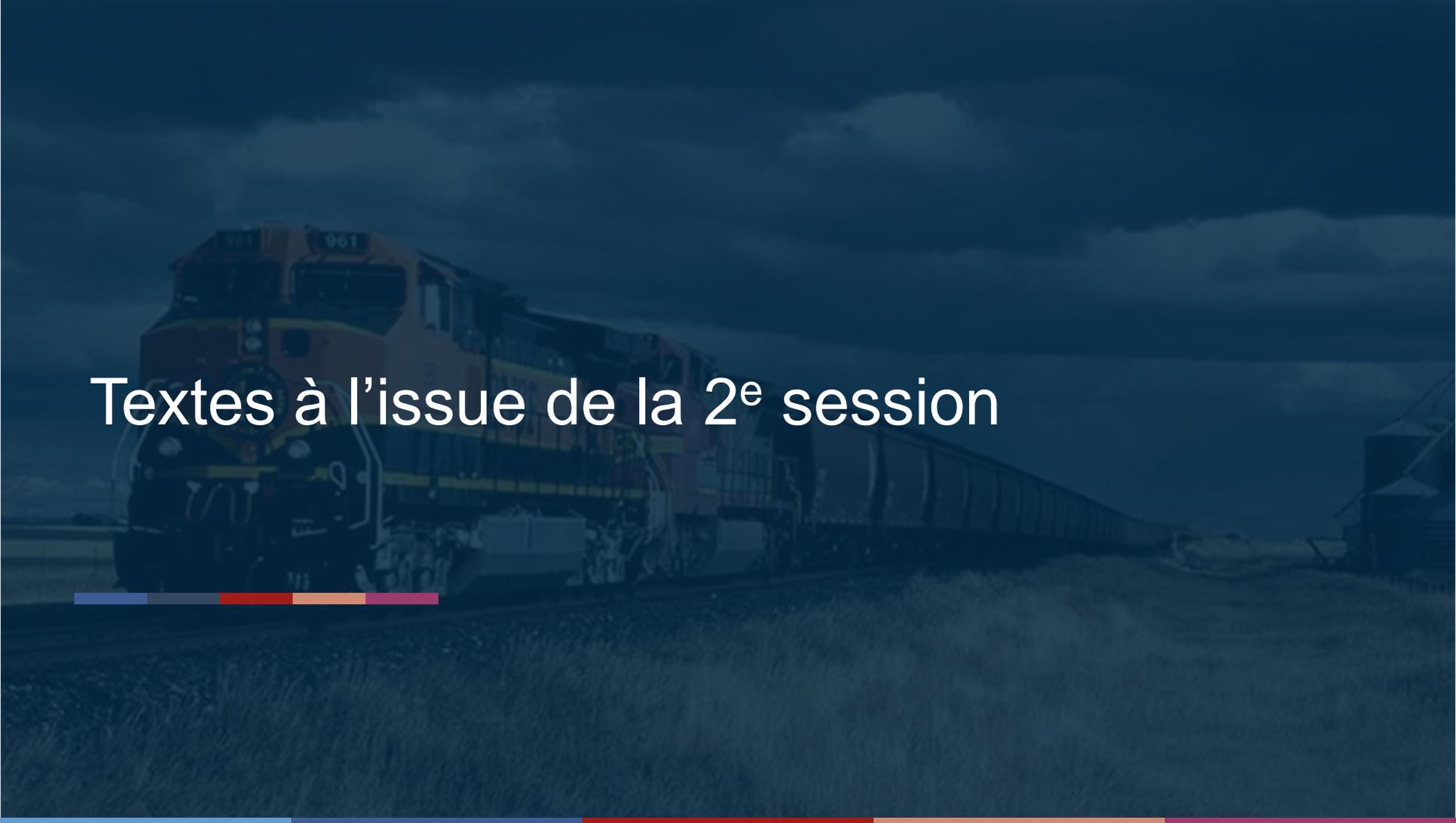
Nouveau champ
d'application général
et recours du
transporteur

04

Solutions possibles

05

Prochaines étapes



Textes à l'issue de la 2^e session

Article 1

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of a Member State by a train for which it is agreed that it will perform international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.

Article 3

c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;

x) “train” means the operating unit which the carrier utilises on the railway infrastructure; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations].

Article premier

§ 1 Les présentes Règles uniformes s’appliquent à tout contrat relatif à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire d’un État membre par un train dont il est convenu qu’il réalise un trafic ferroviaire international entre deux États, dont au moins un est un État membre.

Article 3

c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’Etat dans lequel la personne exerce cette activité ;

x) « train » désigne l’unité d’exploitation dont use le transporteur sur l’infrastructure ferroviaire ~~international~~; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes].

Artikel 1

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Artikel 3

c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

x) „Zug“ die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben].

Nouvelle proposition de texte pour l'article premier

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of a Member State by a train for which it is agreed that it will perform international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.**
- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international entre deux États, dont au moins un est un État membre.**
- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.**

Définition modifiée de « transporteur »

- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;
- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ;
- c) „Beförderer” denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

Nouvelle définition de « train »

- x) **“train” means the operating unit which the carrier utilises on the railway infrastructure[; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations].**
- x) **« train» désigne l'unité d'exploitation dont use le transporteur sur l'infrastructure ferroviaire[; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes].**
- x) **„Zug“ die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt[; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben].**

An aerial view of a large railway station, likely a high-speed rail hub, with multiple tracks and several high-speed trains. The image is overlaid with a blue tint. The text "Positions reçues" is written in white on the left side. A horizontal bar with a color gradient (dark blue, black, red, orange, dark red) is positioned below the text.

Positions reçues



Positions reçues

9

Belgique – doc. CUI 3/3 Add. 1

Pays-Bas – doc. CUI 3/3 Add. 2

CIT – doc. CUI 3/3 Add. 3

EIM – doc. CUI 3/3 Add. 5

France – doc. CUI 3/3 Add. 6

+ commentaires de M. Freise – doc. CUI 3/3
Add. 4

- C'est l'**intention** de franchir une frontière qui fait d'un train un « train international » ; « prévu » devrait donc être préféré à « convenu » (BE).
Qu'il y ait effectivement franchissement n'est pas déterminant.
- Un franchissement « dont il est convenu » signifie que la simple demande d'attribution de sillon ne suffit pas : il faut aussi qu'elle soit acceptée par le gestionnaire d'infrastructure (FR).
- L'élément-clé est la **relation contractuelle entre le transporteur et le GI** (NL)
et PAS la relation contractuelle entre le transporteur et ses clients.
- L'article 8, § 1, c), sur le **recours des transporteurs** ne devrait pas contredire l'article premier (BE, FR, NL, CIT).

Questions à traiter et contribution de M. Freise, consultant du Secrétariat de l'OTIF

- Le champ d'application modifié (« train international ») tel qu'il est proposé couvrirait-il [tous les cas d'utilisation de l'infrastructure régis par] les contrats de transport CIV/CIM ? Si non, faut-il ajouter un nouveau paragraphe à l'article 1^{er} ?
- Le champ d'application modifié couvrira-t-il également ou exclura-t-il expressément [l'utilisation de l'infrastructure pour] les trains nationaux ne franchissant qu'une seule frontière pour une très courte distance (p. ex. Enschede-Münster, Venlo-Hamm) ?
- Le champ d'application modifié devrait-il également couvrir l'utilisation fixe de l'infrastructure ferroviaire ?
- Est-il nécessaire de faire référence au « trafic ferroviaire international » ?
- Est-il nécessaire de donner une définition de « trafic ferroviaire international » dans les RU CUI ?
- Est-il judicieux de définir le terme « transporteur » si le champ d'application est dissocié des contrats de transport CIV/CIM ?
- Faut-il ajouter des éléments à la définition de « train » ou définir « train international » ?
- Que faire des trains mixtes ?

Idées de M. Freise :

- Utiliser le terme « utilisateur (de l'infrastructure) » ou lieu de « transporteur » dans les RU CUI.
- Refondre le droit de recours du transporteur issu du contrat de transport, c.-à-d. inclure une nouvelle disposition à ce sujet directement dans les RU CIV/CIM.

Commentaires et questions d'ordre rédactionnel

Concernant l'article premier :

- Remplacer « *railway infrastructure of a Member State* » par « *railway infrastructure in a Member State* » (« l'infrastructure ferroviaire d'un État membre » par « l'infrastructure ferroviaire dans un État membre »).
- Dans la version allemande, remplacer « *vereinbarungsgemäß [...] durchführt* » par une autre expression.
- Remplacer « réalise » par un autre verbe.
- Remplacer « dont il est convenu qu'il réalise un » par « dont il est convenu qu'il est destiné au »).

À l'article 3, lettre c), définition de « transporteur » :

- Remplacer « personne » par « entité » ou « organisme ».

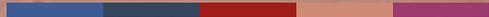
- Utiliser uniformément le terme « trafic ferroviaire international » au lieu de « transport ferroviaire international ».
- Souligner que les gestionnaires d'infrastructure fournissant les sillons nationaux doivent être établis dans au moins deux États différents.
- Tenir compte de l'existence de sillons internationaux (sillons des corridors de fret ferroviaire).

Proposition de modification :

« Le trafic international implique l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs dans au moins deux États, servant à l'exécution de transports internationaux. »



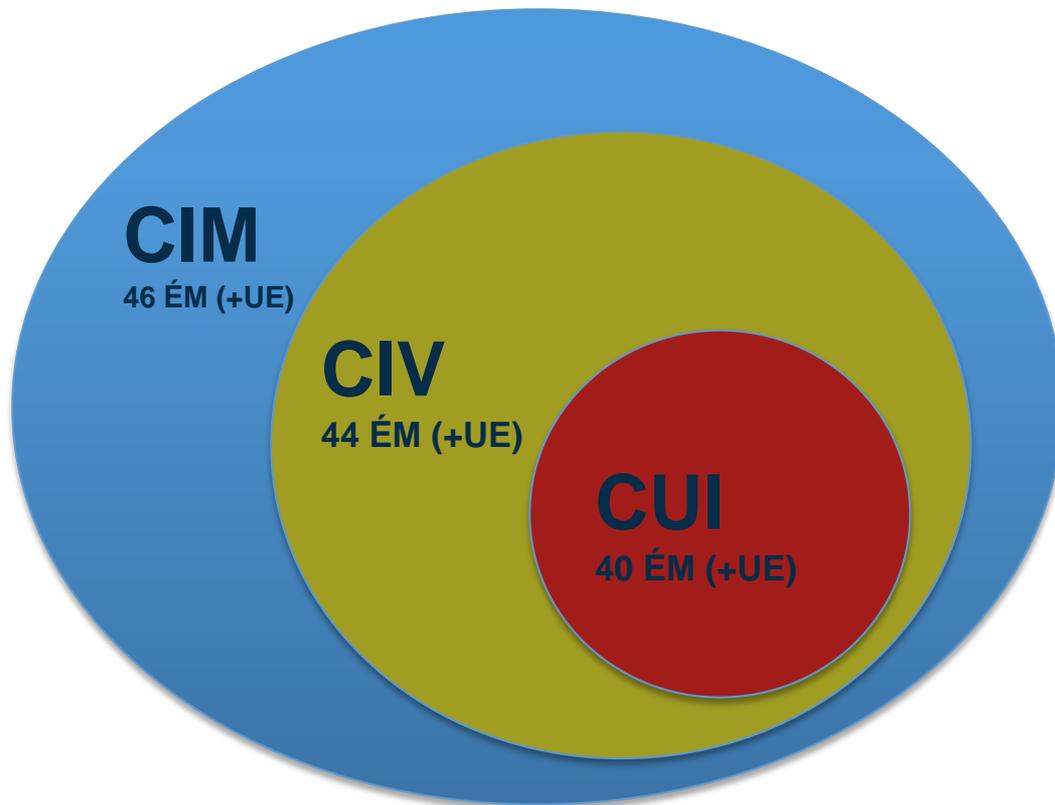
Nouveau champ d'application général et recours du transporteur



Synthèse des principes fondateurs pour le nouveau champ d'application

- Extension du champ d'application des RU CUI à l'utilisation de l'infrastructure **non liée au transport international** de voyageurs/marchandises au sens des RU CIV/CIM
- Le champ d'application modifié **ne peut pas couvrir tous les cas d'utilisation de l'infrastructure régis par les contrats de transport CIV/CIM**, notamment les parties de trajet où des trains nationaux transportent les voyageurs/marchandises.
- L'objet des dommages directs ne devrait plus être lié aux contrats de transport CIV/CIM (art. 8, § 1, a) et b), **mais pour le recours du transporteur, il pourrait être judicieux de renvoyer dans les CUI aux contrats de transport CIV/CIM** (art. 8, § 1, c), à moins que les deux domaines soient dissociés.
- **Ces deux domaines devraient être dissociés.**

Champs d'application des CIM, CIV et CUI par les États membres de l'OTIF



Solutions possibles

- Ajouter à l'article premier :
« L'article 8 des présentes Règles uniformes s'applique à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour l'exploitation d'un train international afin d'exécuter un contrat de transport conformément aux Règles uniformes CIV ou CIM. » (NL et CIT)
- Prévoir directement dans les RU CIV et CIM une nouvelle disposition concernant le recours du transporteur (M. Freise).
- Biffer la référence aux CIV et CIM à l'article 8, § 1, lettre c), et la remplacer par « un train réalisant un trafic ferroviaire international » (FR) :

« § 1 Le gestionnaire est responsable :

c) **des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic ferroviaire international [...] »**

Article 1^{er} (proposition révisée) tenant compte des propositions reçues

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of in a Member State by a train [for which it is agreed that it will perform is designated for] [which according to common understanding of the parties is designated for] international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.
- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un dans un État membre, par un train [dont il est convenu qu'il] réalise un [qui de l'avis commun des parties] est destiné au trafic ferroviaire international entre deux des États, dont au moins un est un État membre.
- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates in einem Mitgliedstaat durch einen Zug, der [vereinbarungsgemäß] [nach gemeinsamem Verständnis der Parteien] für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten bestimmt ist durchgeführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Définition modifiée de « transporteur »

- c) “carrier” means the person **or entity** who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person **or entity** undertakes this activity;
- c) « transporteur » désigne ~~celui~~ **la personne ou entité** qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ;
- c) „Beförderer” denjenigen **die natürliche oder juristische Person**, der **die** Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der **die** nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

Règles de recours du transporteur (CIV/CIM)

Titre VII des CIV / Titre V des CIM

Rapports des transporteurs entre eux **et avec les gestionnaires d'infrastructure**

Article 62 *bis* CIV / Article 50 *bis* CIM

Droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure ayant causé [le dommage / l'événement engageant la responsabilité], s'il répond de ce gestionnaire d'infrastructure en vertu de l'article 51 CIV / 40 CIM. [Dans ce cas, le gestionnaire d'infrastructure est considéré dans le cadre du recours comme lui aussi directement responsable vis-à-vis de l'ayant droit en vertu des présentes Règles uniformes.]

Règles de recours du transporteur (CIV/CIM)

Article 63 CIV / Article 51 CIM

Procédure de recours

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 **ou 62 bis** (CIV) / 50 **or 50 bis** (CIM) ne peut être contesté par le transporteur **ou le gestionnaire d'infrastructure** contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur **ou gestionnaire d'infrastructure**, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. [...]

Responsabilité du gestionnaire – Recours du transporteur (CUI)

Article 8 Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou tout autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- ~~c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,~~

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

[...]

§ 5 (nouveau) Les articles 62 bis et 63 CIV ainsi que les articles 50 bis et 51 CIM ne s'en trouvent pas affectés.

Article 23 Recours

~~Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.~~



Prochaines étapes

Étapes et dates des discussions

Projet révisé du Secrétaire général, consultation des États membres et parties prenantes	29.1.2016
Délai pour l'envoi de positions	7.3.2016
Invitation à la prochaine session du groupe de travail	29.4.2016
Prochaine session du groupe de travail	30.5.2016



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Berne

+ 41 (0)31 359 10 10
media@otif.org
www.otif.org