



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 »

2^e session

Compte-rendu

Berne, le 8 juillet 2015

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 du premier projet de texte du Secrétaire général et des propositions reçues à ce 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 (Belgique) à la présidence de la session.

2. Adoption de l'ordre du jour

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

3. Révision partielle des RU CUI : nouveau critère pour le champ d'application des CUI – Discussion du premier projet de texte du Secrétaire général et des propositions reçues à ce sujet

- Doc. CUI 2/3 – Premier projet du Secrétaire général
- Doc. CUI 2/3 Add. 1 – Position de la Belgique
- Doc. CUI 2/3 Add. 2 – Position de la France
- Doc. CUI 2/3 Add. 3 – Position de l'Allemagne
- Doc. CUI 2/3 Add. 4 – Position du Royaume-Uni
- Doc. CUI 2/3 Add. 5 – Position de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM)
- Doc. CUI 2/3 Add. 6 – Commentaires de monsieur Freise
- Doc. CUI 2/3 Add. 7 – Position provisoire du Comité international des transports ferroviaires (CIT)
- Doc. CUI 2/3 Add. 8 – Position du Comité international des transports ferroviaires (CIT)¹

Dans sa présentation (v. annexe 2), le **Secrétaire général** (« **SG** ») résume les positions vis-à-vis de son premier projet de texte et signale les tendances qui se dégagent :

Une majorité préfère le terme « train international » comme référence pour la définition du champ d'application des CUI à celui plus difficile à définir de « service international ». Se pose alors la question d'une définition adéquate de « train international » aux fins des CUI. Parmi les propositions reçues à cet effet, celle de M. Freise séduit par sa simplicité et sa clarté. L'opinion qui semble prédominer est qu'il suffit de prévoir le franchissement d'une frontière par le train et d'en convenir : le train ne perd pas sa qualité de « train international » si, pour une raison ou pour une autre, il ne franchit pas effectivement la frontière.

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 SG présente une nouvelle proposition de texte pour l'article premier, § 1, des CUI, qui prend en compte ces idées (diapositive n° 8). Il ajoute que l'article 3 (Définitions) devrait également être modifié avec l'ajustement de la définition existante de « transporteur » et l'introduction d'une nouvelle définition pour « train » (diapositives n° 9 et 10).

DE commence par souligner l'importance d'utiliser les trois langues de travail de l'OTIF pour une question si cruciale. DE se réjouit de pouvoir s'exprimer en allemand, mais estime que mener les délibérations entièrement dans les trois langues de travail serait profitable.

Dans les discussions qui s'ensuivent, auxquelles participent la **Présidente/BE**, le **SG**, la **Commission européenne**, **GB**, **DE**, **FR**, **RS**, **M. Freise** en sa qualité d'expert de l'OTIF, le **CIT** et l'**EIM**, il est débattu des points suivants :

Sens général des CUI

BE rapporte que les CUI ont été intégrées aux conditions d'utilisation du réseau ferré du gestionnaire d'infrastructure belge, sans qu'il ne soit fait de différence entre l'utilisation à des fins nationales ou internationales.

DE est d'avis que dans la pratique, les CUI ne jouent qu'un rôle mineur. Il demande s'il est vraiment nécessaire de réglementer le contrat d'utilisation de l'infrastructure au-delà du régime de responsabilité. C'est en fait uniquement parce que le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure est autorisé puisque les dommages causés par l'infrastructure sont imputés au transporteur dans les CIV et CIM que la réglementation s'impose. La révision des CUI doit en tout état de cause garantir cette visée initiale des CUI.

Ne plus lier le champ d'application des CUI aux contrats de transport CIV et CIM

BE, **FR**, **CIT** et l'**EIM** confirment leur position écrite à ce sujet.

RS n'y est pas opposée sur le principe.

GB renvoie à l'article 6 (Règles uniformes) de la COTIF en vertu duquel les États membres sont tenus de veiller à ce que le « trafic international ferroviaire » soit régi par les règles uniformes nommées dans ce même article, dont les RU CUI, CIV et CIM. Pour GB, les règles uniformes ont clairement été conçues en synergie comme un ensemble réglementaire unifié, et non comme des règles indépendantes. GB estime que les RU CUI s'appliquent lorsque : 1) le transporteur prévoit le franchissement par un train de la frontière d'un État membre (c'est le « trafic international ferroviaire ») ; 2) le transporteur transporte des voyageurs ou des marchandises pour un trajet international auquel s'appliquent les règles uniformes CIV et CIM. GB est d'avis que c'est ce qu'il faut clarifier avec la révision de l'article premier (Champ d'application) des CUI. Il importe de ne pas s'écarter des objectifs des rédacteurs de la COTIF et de ne pas profiter de cet exercice pour élargir le champ d'application des CUI.

Selon M. Freise, il est judicieux de dissocier le champ d'application des CUI des contrats de transport CIV et CIM puisqu'il y a également des transports internationaux non régis par les CIV et CIM.

DE est sceptique quant à la dissociation des CUI et des CIV et CIM, eu égard au maintien de la possibilité de recours à l'article 8 des CUI.

Préférer le terme « train international » à celui de « service international »

BE, FR, DE et le **CIT** confirment leur position écrite à ce sujet.

DE a le sentiment que le groupe de travail rejette à la majorité le terme « service international », ce dont elle se félicite. Le champ d'application doit être précisé, mais ni élargi ni restreint. L'utilisation du terme « train international » aboutirait à une extension du champ d'application actuel aux trains vides. Par ailleurs, certains transports CIM et CIV réalisés avec des trains nationaux ne rentraient pas dans le champ d'application, alors qu'il est nécessaire de les réglementer pour le régime de responsabilité CUI.

La **Commission européenne** et **GB** se rallient à l'opinion des autres États membres, pour lesquels il faut éviter d'employer les termes « service international » et « objet principal » dans les CUI, d'autant plus qu'il n'en existe pas d'interprétation homogène, même au sein de l'Union européenne, et qu'ils devraient donc probablement être redéfinis.

Pour **RS**, l'orientation prise est acceptable. **GB** est d'avis qu'il serait préférable de s'en tenir à la terminologie de l'article 6 de la COTIF où le terme « trafic international ferroviaire » est employé. Il en ressort que les RU CIV, CIM et CUI ont été créées pour le trafic international ferroviaire. Cela permet également de mettre en évidence qu'elles n'ont pas été élaborées aux fins du trafic national.

L'**EIM**, rejointe par RNE, souhaite que la révision ait pour seul but de clarifier le champ d'application des CUI. Elle ne doit ni l'élargir ni le restreindre. La nouvelle proposition de texte du Secrétaire général, qui part du principe que les CUI doivent couvrir l'utilisation de l'infrastructure par des trains internationaux, correspond à cet objectif.

Franchissement de frontière « convenu » mais pas obligatoirement effectif

BE, FR et le **CIT** confirment leur position écrite à ce sujet.

DE juge nécessaire de préciser de quelle forme d'accord il s'agit. Les CUI ne régissent que les accords inscrits dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure. Le problème du champ d'application actuel des CUI est justement que ce contrat ne stipule pas la visée du transport international soumis aux CIM ou CIV. **DE** se demande si le contrat d'utilisation de l'infrastructure comporte même une clause sur le franchissement de frontière et si le gestionnaire d'infrastructure qui n'est pas partie au contrat de transport peut connaître, au moment de la conclusion du contrat d'utilisation de l'infrastructure, l'origine et la destination de la marchandise transportée sur son infrastructure.

Les lieux d'origine et de destination convenus du train : « dans deux États différents » ou « dans deux États membres » ?

FR préfère la formulation indiquant que ces deux points doivent être situés dans deux États, dont au moins un est un État membre. Il y aurait sinon un écart entre le champ d'application des CIM (art. 1^{er}, § 2, CIM) et celui des CUI.

La **Présidente** propose au SG un libellé adapté en conséquence pour une nouvelle version de l'article premier, § 1, des CUI.

DE signale que l'article premier, § 2, des CIM constitue une option d'adhésion limitée au transport de marchandises. Ne faudrait-il pas plutôt se baser sur cette disposition ? Toutefois,

s'il est convenu dans le contrat de transport que les CIM s'appliquent, il faudra alors que le transporteur en informe le gestionnaire d'infrastructure. DE se demande si les « lieux d'origine et de destination » du train peuvent apparaître dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure. Pour les gestionnaires d'infrastructure, seuls le début et la fin de leur infrastructure (nationale) sont objets du contrat.

M. Freise rappelle que l'un des buts recherchés est que le champ d'application des CUI ne soit plus lié à celui des CIV et des CIM. Lors de la conclusion du contrat entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure, personne ne sait si le client du transporteur aura recours aux possibilités offertes par l'article premier, § 2, des CIM. Il faut du reste distinguer les lieux de départ et de destination du train d'une part et les extrémités du sillon d'autre part.

Portée réglementaire des CUI : le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure doit-il être réglementé dans les CIV et CIM ?

M. Freise fait état d'une nouvelle option envisageable : si l'objet est uniquement de permettre le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure, pourquoi ne pas prévoir une disposition précisément là où elle est nécessaire, à savoir dans les CIV et CIM ? La question ne se poserait alors plus de déterminer si les dommages sont apparus avec l'utilisation de l'infrastructure par un train international ou national, puisque un recours serait possible dans les deux cas. Il propose de commencer par déterminer ce qui doit effectivement être réglé.

Le **CIT** rappelle qu'il existe actuellement deux domaines réglementaires :

- d'un côté la question incontestablement décisive du recours dans tous les cas où il s'agit d'un transport international et où le dommage a été causé par l'infrastructure ;
- de l'autre le rapport de droit initial entre le transporteur et le gestionnaire. Lors de l'élaboration des CUI, on ne pensait pas qu'il n'allait y avoir que des contrats nationaux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, comme c'est le cas aujourd'hui. Dans cet état de fait, les gestionnaires d'infrastructure ne concluent des contrats d'utilisation que pour leur propre infrastructure, ce qui complique l'organisation de trains internationaux.

En sa qualité de représentant des intérêts des transporteurs, le CIT précise qu'il voudrait quoi qu'il en soit conserver le statu quo concernant les recours, mais que faciliter l'organisation de trains internationaux via des bases juridiques internationales harmonisées lui semble intéressant.

DE se demande si, eu égard aux nombreuses prescriptions nationales et mis à part les prescriptions de sécurité applicables en Europe, la vision du CIT pourrait devenir réalité.

La **Présidente** comprend les deux requêtes des transporteurs. Elle ajoute que la question de la sécurité juridique, à savoir l'existence d'un régime de responsabilité clair, peut être décisive pour la conclusion même d'un contrat. Des dispositions claires dans les CUI pourraient être très utiles pour le secteur.

Le **SG** se montre certes ouvert à une résolution de la question du recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure au sein des CIV et CIM, mais il se rallie à l'avis de la Présidente et du CIT en soulignant que ce recours, quoique très important, ne constitue qu'une petite partie de l'objet réglementaire des CUI.

Définitions de « transporteur » et de « train »

GB est d'avis qu'il vaudrait mieux s'appuyer sur les termes existants (« trafic international », cf. art. 6, de la COTIF) plutôt que de modifier les définitions dans les CUI ou de définir de nouveaux termes.

RS se demande s'il ne faudrait pas employer le terme « entreprise ferroviaire » comme dans les APTU et ATMF.

La **Présidente** explique que le terme « transporteur » est à comprendre au sens large. Il faut garder à l'esprit que le régime de responsabilités des CUI inclut également les auxiliaires des parties contractantes, par exemple le tractionnaire et le conducteur pour le transporteur.

À la suite de cet échange de vues sur les questions posées dans sa première présentation, le **SG** soumet dans un court exposé une proposition de texte modifiée dans les trois langues (v. annexe 3).

« Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat [...] »

Le **CIT** suggère de préciser dans le Rapport explicatif que cette formulation couvre également « deux contrats d'utilisation nationaux successifs ».

« train dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international [...] »

DE remarque qu'un accord entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure est également nécessaire à cette fin. Si l'on invoque la cause du contrat de transport, qui n'est pas nécessairement connue du gestionnaire d'infrastructure, le problème actuel du champ d'application persiste.

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

FR rappelle la proposition de texte initiale du Secrétaire général du 23 mars 2015 pour un nouveau paragraphe 4 à l'article 5 des CUI.

La **Présidente** constate que la majorité ne soutient pas cette proposition et qu'il est donc inutile d'en discuter.

5. Divers

Ce point est sans objet.

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

DE déclare qu'elle ne peut communiquer à cette session de position finale sur la nouvelle proposition de texte du Secrétaire général. Les États membres devraient avoir la possibilité de se prononcer ultérieurement par écrit. **DE** s'adresse à la Commission européenne et remarque que coordonner la position de l'UE n'est pas requis, d'autant qu'une position coordonnée des États membres de l'UE n'est pas nécessaire pour les travaux des groupes de travail.

Le représentant de la **Commission européenne** confirme et précise que lorsqu'il indique en introduction à sa première contribution aux discussions qu'il parle au nom de la Commission

européenne et non de l'Union européenne car il n'y a « pas de position coordonnée à ce sujet », cela n'annonce en aucun cas une coordination des positions dans le cadre du groupe de travail.

DE soumet deux propositions de future marche à suivre pour tenir compte de l'objectif des CUI de permettre le recours de l'EF : d'un côté limiter le champ d'application des CUI à la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure dans les cas où un dommage du domaine de l'infrastructure est imputé à l'EF en application des RU CIM et CIV, de l'autre restreindre le champ d'application des CUI au profit d'une extension des CIV et CIM, avec un recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure directement régi par les RU CIV et CIM. DE profite de l'occasion pour demander à nouveau s'il resterait, dans ce dernier cas, un champ d'application pertinent pour les CUI. DE n'a pas de proposition de texte en ce sens pour le moment mais se propose de préciser sa proposition par écrit.

La **Présidente** confirme la position de la **Belgique**, dont l'intérêt pour le développement des CUI ne s'arrête pas au droit de recours du transporteur.

GB est en faveur d'amender l'article premier (Champ d'application) des CUI afin d'indiquer clairement quand les règles uniformes CUI régissent un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire, mais doit consulter les parties intéressées sur ce qu'impliquerait l'application des CUI lorsque les RU CIV et CIM ne sont quant à elles pas appliquées. Comme DE, GB est d'avis qu'il n'est pas encore possible de prendre une décision définitive sur la nouvelle proposition de texte.

L'**EIM** partage l'opinion de DE uniquement dans la mesure où il serait souhaitable de pouvoir s'exprimer sur la nouvelle proposition de texte du Secrétaire général à une date ultérieure. En ce qui concerne la portée réglementaire des CUI, elle se rallie à la position de BE.

Le **CIT** trouve certes intéressante l'idée de réglementer le recours du transporteur dans les CIV et CIM, mais craint que cela ne fasse perdre de vue l'autre axe, c'est-à-dire la nécessité de réglementer également la relation contractuelle entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure.

Le **SG** rappelle qu'à sa première session, le groupe de travail était convenu de clarifier d'abord le champ d'application des CUI avant de considérer les questions de responsabilité. Il serait certes envisageable de renverser cette logique avec l'orientation évoquée par DE si c'est là le souhait des États membres, mais il escompte de meilleurs résultats de l'orientation initialement choisie puisqu'aucune des questions soulevées ne serait perdue de vue : ni le recours du transporteur qui répond du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis de ses clients, ni les dommages directs de l'une ou l'autre des parties au contrat d'utilisation.

La **Présidente** résume les discussions sur la marche à suivre. Les États membres comme les associations intéressées ont besoin de temps avant de pouvoir s'exprimer sur la nouvelle proposition de texte du SG. Renverser la logique de l'approche suivie jusqu'ici n'est pas indiqué. La proposition de DE en ce sens n'est soutenue par aucun autre État. En conservant l'approche actuelle, le groupe de travail commence par discuter des questions les moins sujettes à controverse. Il lui sera alors plus facile de traiter du régime de responsabilité par la suite.

De plus, la Présidente constate que les questions suivantes abordées pendant la session peuvent être résolues avec de nouveaux ajouts au Rapport explicatif :

- spécifier de manière générale que les RU CUI se rapportent au trafic international ferroviaire, via un renvoi à l'article 6 de la COTIF : si la précision « sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM » est biffée de la définition de « transporteur », il doit être précisé dans le Rapport explicatif qu'il doit s'agir de trafic international au sens de l'article 6 de la COTIF (demande de GB) ;
- préciser que le trafic international implique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux et que par conséquent, les RU CUI couvrent également deux contrats d'utilisation nationaux successifs ou plus (demande du CIT).

Le **SG** remercie la Présidente de sa grande efficacité et de sa contribution personnelle au perfectionnement du projet. Il s'engage à envoyer la nouvelle version du projet ainsi que les ajouts au Rapport explicatif pour la mi-août, laissant ainsi suffisamment de temps pour les prises de position et contre-propositions. Les présentations de ce jour seront mises à disposition des participants aujourd'hui ou demain par voie électronique.

La prochaine session sera convoquée pour le 24 novembre 2015 à Berne.

La **Présidente** clôt la session et remercie tous les participants pour leurs contributions qui témoignent de leur vif intérêt.

ANNEXES :

1. Liste des participants
2. Présentation introductive du Secrétaire général
3. Présentation du Secrétaire général – Document de travail avec les textes modifiés après discussion (dans les trois langues)



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

2^{ème} session Groupe de travail RU CUI
2. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUI
2nd session of the Working group CUI UR
Berne, Bern, 8.7.2015

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**Mme./Fr./Ms Anja **Reifenrath**

Richterin am Landgericht, Referentin
Bundesministerium der 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/Oesterreich/Austria

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

Belgique/Belgien/BelgiumMme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

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

 +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

 00 33 1 40 81 78 75
 Fax
 E-mail mafal.thiam@developpement-
 durable.gouv.fr

**Royaume Uni/Vereinigtes Königreich
United Kingdom**

M./Herr/Mr. Alan **Mundy**

Policy Adviser, Rail Technical International and
Safety
Department for Transport
Infrastructure, Safety and Security Directorate
Rail Executive
4th Floor - Great Minster House
33 Horseferry Road
GB-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**

Mme/Fr./Ms Sarah **Pryce**

Senior Lawyer – Rail and London Team
Department for Transport Legal Advisers,
Government Legal Department
Zone 2/16, Great Minster House,
33 Horseferry Road
GB- London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (0) 20 794 445 76

Fax +44 (0) 75 005 735 94

E-mail Sarah.Pryce@dft.gsi.gov.uk

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

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

 +381 (11) 362 23 10
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Zorica **Radović**

Senior Adviser for Legal Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 19 44
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail zorica.radovic@raildir.gov.rs

**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 4/08
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 et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CIT

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

Generalsekretär
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Secrétariat général
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**

M. Law, Rechtsanwältin, Senior Legal Adviser
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Berne

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

EIMM./Hr./Mr. Tommaso **Spanevello**

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



+32 (2) 234 37 73

Fax +32 (2) 234 37 79

E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org**RNE**Mme/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

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

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

Prof., Experte
Bessunger Strasse 29
DE-64285 Darmstadt

 +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

**VI. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

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

david.ashman@otif.org



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

Révision des RU CUI

Clarification du champ d'application des CUI

SG – CUI WG – 8.7.2015



- Lié aux contrats de transport CIV/CIM
- Problème d'interprétation – Clarification nécessaire
- Motif pour déconnecter le champ d'application général des contrats de transport CIV/CIM : voir la note de cadrage et les commentaires écrits reçus par le Secrétaire général

- Une solution basée sur le terme « **service international** » tel qu'il est défini dans la directive 2012/34/UE (en particulier à l'article 3, § 5, portant sur le « service international de transport de voyageurs »)
- Une solution basée sur le terme « **train international** »

(Résultat des discussions à la première session du groupe de travail et des discussions subséquentes avec les parties intéressées)



§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un [train] / [service de transport] international. Au sens des présentes Règles uniformes, un « service de transport international » est un service de transport :

- a) dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ;**
- b) dont l'objet principal est le transport au sens des Règles uniformes CIV ou CIM.**

[Le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons et voitures franchissent au moins une frontière.]

[Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un service de transport prévu dans la demande de sillon comme franchissant au moins une fois la frontière d'un État membre.]

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout [train] / [service de transport] international, qu'il faille conclure un ou plusieurs contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, chacun selon le droit national applicable sur le territoire de chaque État concerné.



Pourquoi préférer « train international » ?

Arguments de BE et FR :

- Les termes comme « service de transport international » et « objet principal », définis dans un autre contexte / à des fins différentes (trafic de voyageurs ouvert à la concurrence), ne sont pas adaptés pour les CUI.
- Risque : les termes et définitions utilisés dans la refonte de la directive de l'UE pourraient être modifiés dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire.

Arguments de DE :

- Utiliser le terme « service de transport international » pourrait causer de nouveaux problèmes d'interprétation.
- Problème pour les États non membres de l'UE (quelle institution pourrait déterminer l'objet principal ?).



Positions des États membres : préférence pour « service de transport international »

Argument de GB : pas besoin de règles uniformes harmonisées si un service ferroviaire franchit une frontière sans voyageurs ni marchandises franchissant la frontière

(même si le critère du « train international » crée une plus grande sécurité juridique)



Une définition de « **train international** » est-elle nécessaire ?

Si oui, quels pourraient en être les éléments ?

- toute unité opérationnelle (un ou plusieurs wagons)
- franchissement d'une frontière prévu/**convenu** par les deux parties au contrat d'utilisation (c.-à-d. pas nécessairement effectif)
- utilisation (convenue) de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire d'au moins **deux États / deux États membres** (à discuter)

Si oui, à l'article 1^{er} ou 3 ?



§ 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 Etats, dont au moins un est un Etat 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.



Définitions nouvelles ou modifiées à l'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;
- 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;

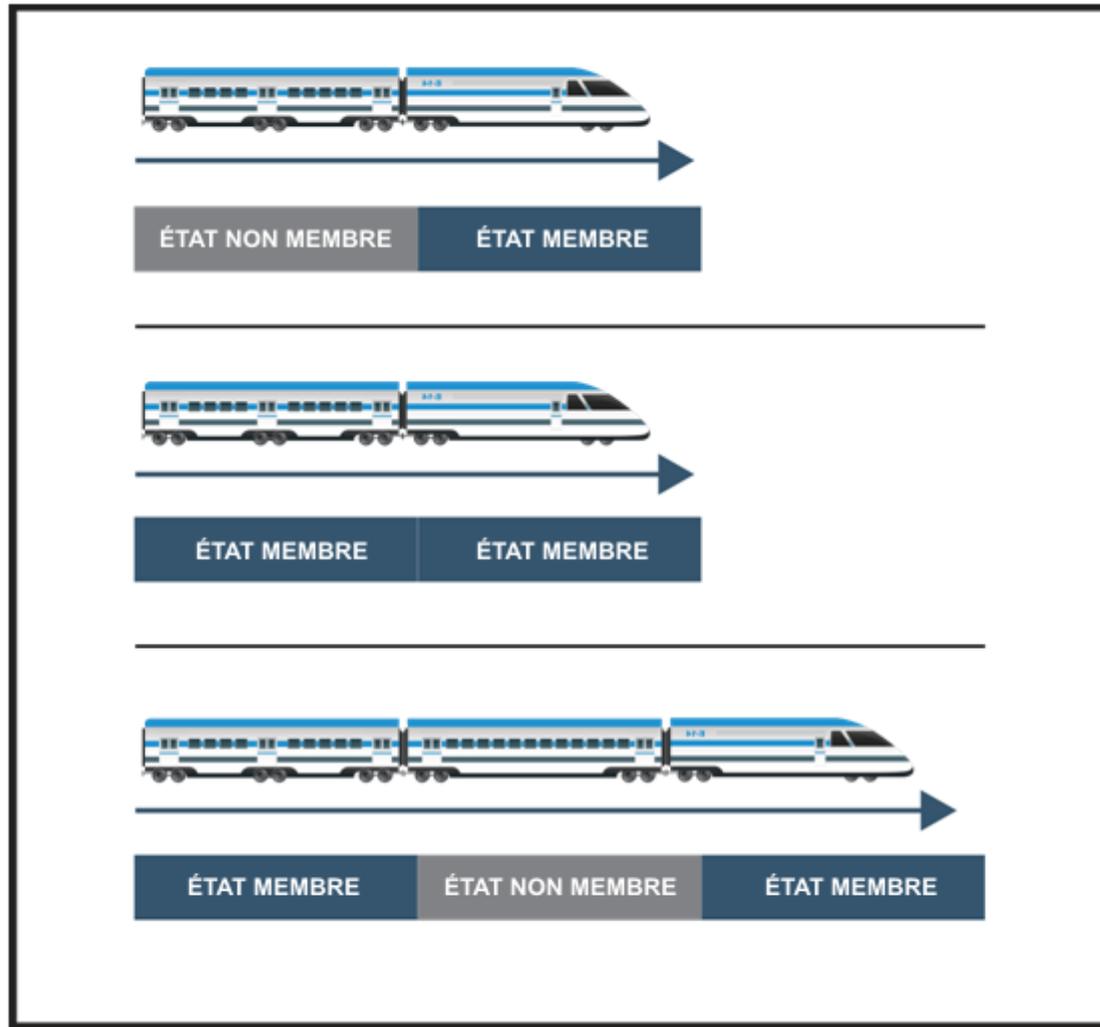


Définitions nouvelles ou modifiées à l'article 3 ?

- 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 internationale[; 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].**



Nouveau texte de l'article 1^{er} – Variantes pour discussion





1 – Trains internationaux :

Application des CUI avec un régime uniforme pour tous les contrats CIM/CIV en termes de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure

2 – Trains nationaux :

Application des articles 51 CIV et 40 CIM : le GI est un agent du transporteur.

=> 2 solutions pour traiter des dommages/blessures causés au marchandises/personnes transportées par des trains nationaux avec un contrat CIM/CIV impliquant le GI :

- régime de responsabilité international harmonisé, régi par les CUI (cf. Rapport explicatif, art. 1^{er}, ch. 7 et 8) ou par de nouveaux articles 62 *bis* CIV et 50 *bis* CIM ;
- droit national.



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

Revision of the CUI UR

Clarification of the scope of application of the CUI

-

Working document

SG – CUI WG – 08/07/2015



- § 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 Etats, dont au moins un est un Etat 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.**



Adapted definition in 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;
- 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 ;
- 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) “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 internationale[; 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].**