



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 »

4^e session (Berne, 31.5.2016)

Compte-rendu

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la session et élection du président
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Procédure de commande de sillons internationaux et autres informations des associations de parties prenantes
4. Révision partielle des RU CUI – Discussion sur les projets de textes du Secrétaire général à la suite de la 3^e session concernant :
 - le champ d'application des RU CUI,
 - les définitions,
 - le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure
5. Autres questions, propositions ou suggestions transmises par les États membres et parties intéressées
6. Suites à donner
7. Divers

DISCUSSIONS

1. Ouverture de la session et élection du président

Monsieur Davenne, Secrétaire général (SG), ouvre la session et souhaite la bienvenue à tous les experts des États membres et des associations intéressées présents. Il les remercie pour les positions et propositions reçues dont le nombre et la qualité témoignent du vif intérêt porté aux travaux du groupe de travail.

Le **groupe de travail** élit **monsieur Kristof Schockaert (BE)** à la **présidence** de la session. Le Président présente ses remerciements pour son élection.

2. Adoption de l'ordre du jour

Doc. LAW-16002-CUI 4/2 – Ordre du jour provisoire

L'ordre du jour provisoire est adopté par consensus.

3. Procédure de commande de sillons internationaux et autres informations des associations de parties prenantes

Doc. LAW-16003-CUI 4/3 – Informations de l'EIM

L'**EIM** précise que le tableau synoptique présenté dans ce document a été établi en coopération avec RNE et regroupe les informations données par différents gestionnaires d'infrastructure en réponse aux questions posées par l'OTIF.

Se référant à cet intéressant document, le **SG** souligne que selon sa proposition pour le champ d'application des CUI, seule l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des trains commerciaux doit être prise en compte. L'utilisation non commerciale n'entre pas dans le champ d'application.

Sur invitation du **Président**, **M. Peter Jäggy**, secrétaire général du **Forum Train Europe (FTE)**, présente brièvement les activités du FTE, en particulier les procédures de coordination au sein du FTE et de RNE pour l'établissement des horaires internationaux ainsi que les délais et la procédure pour les commandes de sillons, y compris ceux pour la circulation dans les corridors de fret ferroviaire.

Le **Président** le remercie pour cette présentation extrêmement intéressante et apportant aux participants des explications claires sur un sujet très complexe (annexe 2).

4. Révision partielle des RU CUI – Discussion sur les projets de textes du Secrétaire général à la suite de la 3^e session concernant :

- le champ d'application des RU CUI,
- les définitions,
- le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure

Documents :

LAW-16004-CUI 4/4 Projets de textes du Secrétaire général modifiés à la suite de la 3^e session

LAW-16005-CUI 4/4 Add. 1 Commentaires du P^f Freise

LAW-16007-CUI 4/4 Add. 2 Position de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM)

LAW-16008-CUI 4/4 Add. 3	Position du Comité international des transports ferroviaires (CIT)
LAW-16009-CUI 4/4 Add. 4	Position des Pays-Bas
LAW-16011-CUI 4/4 Add. 5	Position de la Suisse
LAW-16012-CUI 4/4 Add. 6	Position de la France
LAW-16013-CUI 4/4 Add. 7	Position de la Serbie
LAW-16014-CUI 4/4 Add. 8	Position de la Pologne
LAW-16015-CUI 4/4 Add. 9	Position du Royaume-Uni
LAW-16016-CUI 4/4 Add. 10	Commentaires de la Commission européenne
LAW-16017-CUI 4/4 Add. 11	Position de la Suède
LAW-16018-CUI 4/4 Add. 12	Position de l'Allemagne
LAW-16019-CUI 4/4 Add. 13	Commentaires du Luxembourg/CFL

Le **SG** résume dans une présentation ses projets de textes modifiés à la suite de la 3^e session du groupe de travail et les positions reçues à leur sujet (v. annexe 3), desquelles il ressort que les États membres conviennent que le champ d'application des CUI ne devrait couvrir que le trafic international et dont un grand nombre abordait la question de sa dissociation des RU CIV et CIM. Il annonce qu'il reviendra sur ce point.

Les débats qui s'ensuivent s'appuient sur différentes diapositives de cette présentation.

I. Champ d'application et définitions de « trafic international ferroviaire » et « transporteur »

Base : propositions de l'Allemagne et du Royaume-Uni (diapositive 22)

Pour le **SG**, l'avantage de la proposition de l'Allemagne sur l'**article premier, § 1**, réside dans la simplicité de sa formulation (diapositive 14), les définitions apportant ensuite des précisions. Par ailleurs, « utilisation [...] **dans le cadre** d'un trafic international ferroviaire » est plus précis que « l'utilisation [...] **pour** un trafic international ferroviaire ».

Il propose de conserver la définition de « **trafic international ferroviaire** » formulée lors de la 3^e session. Après réexamen et compte tenu de l'opinion exprimée dans la majorité des positions, il appuie le maintien du terme « **transporteur** » avec la référence aux RU CIV et CIM comme le proposait GB dans son document.

Le **Président** ouvre les débats sur ces propositions. Les questions suivantes sont au cœur de la discussion :

- Dans quelles dispositions est-il nécessaire de faire référence aux RU CIV et CIM ? (cf. propositions de GB, NL et de l'EIM)
- La coordination effective de sillons nationaux successifs est-elle un critère de définition approprié pour le « trafic international ferroviaire » ? (cf. position du CIT)

L'**EIM** salue ces nouvelles propositions du **SG** mais ajoute que la définition de « trafic ferroviaire international » devrait elle aussi renvoyer aux RU CIV et CIM.

NL approuvent également le maintien du terme « transporteur » avec la référence aux RU CIV et CIM afin qu'apparaisse clairement que seuls les trains commerciaux sont concernés, et soutiennent la proposition de l'EIM.

FR est quant à elle d'avis que si un lien doit être établi avec les RU CIV et CIM, il ne doit pas l'être dans la définition de « trafic ferroviaire international », mais directement dans l'article premier, § 1. En tout état de cause, il faut éviter toute interprétation selon laquelle les sillons nationaux consécutifs prévus pour le trafic intérieur seraient également concernés.

DE émet des réserves quant à l'emploi de mot « licence » dans la définition de « transporteur » puisque l'octroi des licences est régie par le droit public. Du reste, le terme « utilisateur » serait selon elle plus approprié étant donné que les RU CUI portent sur la relation entre l'utilisateur et le gestionnaire d'infrastructure.

À l'inverse, **FR** et **NL** sont convaincus que la licence et le certificat de sécurité sont des conditions nécessaires pour que le transporteur puisse conclure un contrat d'utilisation avec le gestionnaire d'infrastructure. Le candidat au sens de la directive 2012/34/UE ne peut pas conclure de contrat d'utilisation, ce qui devrait apparaître dans la définition de « transporteur ».

Le **SG** juge délicat d'introduire le nouveau terme « utilisateur » dans les RU CUI, d'autant plus que les rapports de droit en vertu des CIV et CIM et en vertu des CUI sont liés (diapositive 21).

Le **professeur Freise** se rallie à l'opinion de **FR** : si la référence aux RU CIV et CIM doit être conservée, c'est dans l'article premier, § 1, qu'elle a sa place. Dans le cas contraire, l'article premier pourrait donner l'impression que les RU CUI concernent tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

CH attire l'attention sur les définitions différentes de « transporteur » dans les RU CIV et CIM et les RU CUI : seules les CUI disposent qu'il doit détenir une licence.

Le **professeur Freise** précise que dans le cadre des CUI, « transporteur » désigne une entreprise ferroviaire ; or, si la licence n'était pas nécessaire, « transporteur » pourrait également y désigner les expéditeurs, comme c'est le cas dans les CIM. Avec cette définition, il faut garder à l'esprit qu'un expéditeur ne peut ni subir de dommages directs (causés par l'infrastructure) ni en provoquer (sur l'infrastructure).

GB rappelle ses propositions concernant les trois dispositions (art. 1^{er}, § 1, art. 3, lettres aa) et c) ; voir diapositives 13, 15 et 17). Pour l'article premier, § 1, il est important de souligner qu'il doit s'agir d'un trafic entre deux États membres. Les définitions peuvent faire référence aux RU CIV et CIM.

Le **SG** est convaincu que la référence aux RU CIV et CIM est certes nécessaire, mais pas dans les trois définitions.

Le **professeur Freise** remarque que le champ d'application révisé des RU CUI ne doit pas couvrir toute utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire. Le lien avec les RU CIV et CIM peut alors être établi de deux manières, à savoir directement dans l'article premier, § 1, ou en y nommant les parties au contrat d'utilisation et en faisant ensuite référence aux RU CIV et CIM dans les définitions.

L'**EIM**, **FR**, **NL**, **BE** et **GB** sont en faveur de la première option.

Le **CIT** se montre étonné de cette évolution et demande à quoi sert alors la révision, étant donné que le texte actuellement en vigueur renvoie déjà aux RU CIV et CIM. D'abord supprimé, ce renvoi est maintenant ajouté de sorte que le « trafic international ferroviaire » au sens de la nouvelle définition et le transport CIV/CIM comme objet deviennent deux conditions à remplir simultanément.

Le **professeur Freise** confirme que le projet initial de dissociation des CUI et des transports soumis aux CIV et CIM aurait débouché sur une certaine extension du champ d'application, ce que rejette manifestement la majorité des États membres. Dans ces circonstances, il considère lui aussi que la première option, à savoir une référence directe aux RU CIV et CIM dans l'article premier, § 1, est la meilleure solution. L'expression « sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM » pourrait être biffée à l'article 3, lettre c) (dans la version donnée sur la diapositive 22) et cette précision pourrait être réintroduite dans l'article premier, § 1 (même diapositive).

Sur proposition de **GB** et **CH**, l'article premier, § 1, est modifié comme suit : « [...] dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. »

Le groupe de travail convient ainsi provisoirement du libellé suivant :

**« Article premier
Champ d'application**

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire **dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire** aux fins ~~de transports internationaux au sens~~ des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. »

Tous conviennent que la course à vide d'un train engagé dans ce trafic international doit être couverte. Le **groupe de travail** adopte donc tacitement la proposition suivante de FR pour le chiffre 6 des remarques du rapport explicatif concernant l'article premier (diapositive 20) :

« 6. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement des trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas. **De plus, le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises.** »

La proposition de modification de la définition de « **transporteur** » est modifiée comme suit :

**« Article 3
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

[...]

c) « transporteur » désigne ~~celui~~ **la personne physique ou morale** qui transporte [par rail] des personnes **et/ou** des marchandises en trafic international **ferroviaire** ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou 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 ; »

Le **CIT** s'oppose à la dernière partie de la définition de « **trafic international ferroviaire** », à savoir « **et coordonnés** par les gestionnaires d'infrastructure concernés ». Il signale que dans certains cas, une coordination est exigée, mais n'a cependant pas lieu. Selon lui, il ne faut pas s'appuyer sur une coordination effective mais sur des informations correspondantes mises à disposition par le transporteur, soit « à condition que les gestionnaires en soient informés ». Cette position et cette suggestion découle de l'expérience pratique des entreprises ferroviaires : un exemple en est le train

Bruxelles-Amsterdam pour lequel il y a un délai d'attente à la frontière parce que les sillons ne sont pas coordonnés.

La **CER** confirme que ce problème existe dans la pratique. Il faut alors se demander ce qu'il se passe lorsque la coordination nécessaire n'a pas lieu.

Le **SG** précise que cette question n'est pas pertinente dans le cadre de la révision des CUI. Elle relève, dans l'état actuel des choses tout du moins, du droit de l'UE. La stratégie d'avenir de l'OTIF comprend toutefois aussi l'interopérabilité opérationnelle au-delà de l'UE, qui requiert un certain degré d'harmonisation avec le droit de l'UE. De telles questions pourront donc être débattues à un stade ultérieur au sein de l'OTIF.

CH salue cette perspective.

L'**EIM** ne nie pas que la coordination pose problème dans la pratique. Les gestionnaires d'infrastructure y travailleront.

FR souligne que la directive 2012/34/UE ne prescrit pas le résultat de la coordination mais en mentionne simplement l'obligation. Des informations du transporteur ne suffiraient pas et répondraient à une toute autre conception. De plus, on ne peut légiférer en partant du principe que les règles prévoyant la coordination ne seront pas respectées. Tant que la directive 2012/34/UE n'a pas été correctement mise en œuvre dans tous les États membres de l'UE, il serait malvenu de vouloir corriger la situation par le truchement d'une révision des CUI.

Le **SG**, **GB** et **NL** partagent cet avis.

Le **CIT** souligne qu'en pratique, c'est la nature du transport qui impose une coordination. Par ailleurs, la directive ne prévoit d'obligation que pour les États membres de l'UE et pas directement pour les gestionnaires d'infrastructure.

Résultant d'une discussion entre **CH** et **FR**, l'idée de se baser sur l'obligation (des gestionnaires d'infrastructure) est finalement rejetée à la majorité. La majorité des États membres partage l'avis du **professeur Freise** selon lequel traiter de la question de la coordination dans le seul rapport explicatif ne serait pas suffisant. Au terme de cette discussion, le groupe de travail reconnaît que la coordination de sillons successifs est un élément déterminant de la définition.

Après avoir brièvement débattu des termes de la définition (« trafic qui implique/nécessite/concerne »), le **groupe de travail** convient provisoirement du libellé suivant :

« Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ; »

II. Responsabilité et recours du transporteur

Base : libellé actuel de l'article 8, § 1, avec une modification rédactionnelle proposée par le professeur Freise (diapositive 32)

Eu égard à l'opinion exprimée dans la majorité des positions écrites, le **SG** préconise le maintien de la conception actuelle en ce qui concerne le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure. La majorité n'appuie pas la seconde option (diapositive 8) telle que l'a proposée le professeur Freise, avec laquelle le recours du transporteur pour des dommages-intérêts CIV ou CIM (c'est-à-dire la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure pour des dommages pécuniaires du

transporteur) serait réglée dans les RU CIV et CIM de telle sorte que l'étendue de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure correspondrait exactement à l'étendue de la responsabilité du transporteur vis-à-vis de ses clients.

Le SG apprécie l'approche réfléchie et logique de DE d'une responsabilité symétrique et systématiquement contractuelle. Cette approche est toutefois liée au terme « utilisateur » et impliquerait de modifier fondamentalement le régime actuel. Or, si l'on considère les positions reçues, la majorité des États membres et des associations intéressées ne souhaite pas changer le régime actuel, mais le clarifier (diapositive 31). Il est convaincu qu'une clarification du champ d'application permettrait un meilleur fonctionnement du régime de responsabilité.

S'appuyant sur les critiques de DE et du professeur Freise, il concède néanmoins que le libellé actuel de l'article 8, § 1, est quelque peu malheureux : la partie « causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure » ne convient pas en rapport avec les dommages indirects (art. 8, § 1, lettre c) car les dommages pécuniaires n'apparaissent pas pendant l'utilisation, mais seulement comme suite au paiement de dommages-intérêts, et ne peuvent de plus être subis que par le seul transporteur et non par ses auxiliaires, à la différence des dommages directs. Ce problème rédactionnel peut être résolu en supprimant la lettre c) et en ajoutant un paragraphe mieux adapté pour les dommages pécuniaires.

« Le gestionnaire est responsable :

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

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

Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure. »

NL sont d'accord pour que l'article 8, § 1, continue à faire référence aux RU CIV et CIM. En revanche, pour ce qui est d'exclure les auxiliaires du nouveau paragraphe, ils se réservent la possibilité d'un nouvel examen.

Le **professeur Freise** explique que le transporteur substitué éventuellement responsable est englobé par la définition à l'article 3, lettre c). Les autres « auxiliaires » ne peuvent subir ce type de dommages.

CH estime que la proposition de modification de l'article 8, § 1, est pertinente.

DE n'est pas encore convaincue de l'utilité de la modification rédactionnelle proposée. Employer systématiquement le terme « utilisateur » constituerait selon elle la meilleure solution. Elle se réserve la possibilité de procéder à un examen supplémentaire.

GB et **FR** soutiennent quant à eux la proposition de modification.

Le **CIT** exhorte les États membres à écarter tout régime de responsabilité déséquilibré. La charge financière des entreprises ferroviaires due aux différents dédommagements est élevée. En plus des

dommages-intérêts selon les RU CIV, les indemnités des voyageurs en vertu du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) de l'UE pèsent également dans leur budget. Pour que les entreprises ferroviaires puissent être compétitives, elles devraient également avoir un droit de recours quant aux indemnités dues en vertu du PRR.

CH souligne que seuls peuvent être réglementés les dommages pécuniaires considérés à l'article 8 des CUI, qui découlent de dommages-intérêts versés en vertu de la COTIF. Par suite, les droits de recours liés au PRR ne pourraient être englobés que si le PRR faisait partie de la COTIF.

Le **SG** ajoute que rien n'empêche les entreprises ferroviaires de régler par contrat d'autres droits de recours.

Pour le **CIT**, l'égalité des parties contractuelles est illusoire et la position dominante du gestionnaire d'infrastructure un état de fait.

L'**EIM** signale que toute modification du régime de responsabilité en tant que tel et tout particulièrement en ce concerne les dommages pécuniaires du transporteur est une question sensible pour les gestionnaires d'infrastructure.

Le **Président** clôt les discussions en constatant l'accord de principe des États membres au sujet de la proposition présentée par le SG. Deux États membres ont émis une réserve d'examen supplémentaire et **BE** en fait de même.

Le **groupe de travail** adopte tacitement la proposition de FR concernant le chiffre 6 des remarques du rapport explicatif sur l'article 8 avec la phrase ajoutée par le Secrétariat (diapositive 33). Le libellé proposé est le suivant :

« **6. Les voyageurs pour lesquels les RU CIV ne s'appliquent pas et les envois pour lesquels les RU CIM ne s'appliquent pas sont dédommagés en vertu du droit national même si le dommage subi est consécutif à l'utilisation d'une infrastructure sur un trajet ferroviaire international. Il en va de même pour le recours du transporteur.** »

5. Autres questions, propositions ou suggestions transmises par les États membres et parties intéressées

Le **Président** précise que ce sont surtout les propositions de DE qui seront discutées sous ce point d'ordre du jour.

Le **SG** constate que dans sa position, DE considère le texte des CUI comme un tout et inclut pour chaque modification toutes les modifications secondaires qui en découlent. Certaines portent cependant sur des questions que le groupe de travail n'a pas encore traitées.

Le **Président** conduit les débats sur ces questions (diapositives 34 à 44).

Le **Secrétariat** présente certaines des propositions, qui se rapportent entre autres aux articles 4 (Droit contraignant) et 5 (Contenu et forme [du contrat d'utilisation]).

NL s'oppose à sortir des limites du mandat du groupe de travail.

Le **SG** explique que le Secrétariat a repris les propositions de DE sur l'article 9 (« Responsabilité du transporteur ») dans cette partie-là de la présentation (« Propositions concernant d'autres questions ») parce qu'il s'agit en effet de questions autres que celles abordées au point d'ordre du jour n° 4, mais qui relèvent toutefois bien du mandat du groupe de travail.

Le **SG** et le **Secrétariat** attirent à nouveau l'attention sur le fait que la responsabilité établie systématiquement de manière contractuelle selon la proposition de DE (suppression des auxiliaires aux articles 8 et 9) changerait fondamentalement la conception actuelle du régime de responsabilité dans les CUI.

La proposition de DE est qu'il soit expressément prévu à l'article 9, § 4, que les parties peuvent également convenir « si et dans quelle mesure le gestionnaire dispose d'un droit de recours contre l'utilisateur ». Le Secrétariat note que dans la situation juridique actuelle, les parties du contrat d'utilisation peuvent en tout cas passer des accords sur le droit de recours du gestionnaire en cas de perturbations dans l'exploitation (diapositives 40, 41 et 44).

Le **professeur Freise** rappelle ses propositions rédactionnelles (diapositive 45). Il retire sa proposition de nouveau titre des RU CUI.

Le **groupe de travail** adopte tacitement les deux propositions rédactionnelles restantes, à savoir l'utilisation systématique du terme « infrastructure ferroviaire » (au lieu de « infrastructure ») et de « contrat d'utilisation » (au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure »).

6. Suites à donner

Le **SG** constate que, sous réserve de vérifications supplémentaires dans quelques États membres, un consensus a été trouvé sur les propositions de modifications à soumettre à la Commission de révision l'année prochaine. Il confirme que les propositions de texte seront transmises aux participants à la réunion pour examen d'ici le **8 juin 2016** afin que le groupe de travail puisse clore ses travaux. Il ne sera pas nécessaire qu'il se réunisse à nouveau. À la demande de l'EIM, le délai pour l'examen ultérieur est allongé de un à trois mois pour que les membres des associations intéressés puissent encore une fois être consultés. Il expire le **8 septembre 2016**.

7. Divers

Ce point est sans objet.

Le **Président** clôt la réunion en remerciant tous les participants pour leurs contributions et l'interprète pour son excellent travail. Le **SG** se joint à ces remerciements et félicite le Président pour son excellente conduite des débats.

ANNEXES :

1. Liste des participants
2. Présentation du secrétaire général du FTE – Coordination des feuilles de route internationales et procédure de commande des sillons internationaux
3. Présentation du secrétaire général de l'OTIF – Synthèse des propositions



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

4^e session Groupe de travail « RU CUI »
4. Tagung der Arbeitsgruppe “ER CUI”
4th session of the Working group “CUI UR”
Berne / Bern, 31.05.2016


Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Jan **Witzmann**

Referent
Bundesministerium für Justiz und den
Verbraucherschutz
Mohrenstrasse 37
10117 Berlin
Deutschland

 +49 (30) 18 2580 91 72
E-mail witzmann-ja@bmjv.bund.de


Autriche/Österreich/Austria

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

Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Kristof **Schockaert**

Attaché
Permanent Mission of Belgium to the United
Nations, International Organisations, WTO and the
Conference of Disarmement
Rue de Moillebeau 58 (6th Floor)
1209 Geneva
Switzerland


 +41 (022) 730 40 22
Fax +41 (022) 733 69 14
E-mail Kristof.Schockaert@diplobel.fed.be

Finlande/Finnland/Finland

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


France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. **Jimmy Brun**

Chef du bureau de l'ouverture des marchés
ferroviaires - DGITM/DST/SRF3
Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer
Direction des services de transport
Sous-direction de la sécurité et de la régulation
ferroviaires
1 Place Carpeaux
92055 Paris-La Défense Cedex
France

 +33 (1) 40 81 17 49
Fax +33 (1) 40 81 17 22
E-mail jimmy.brun@developpement-
durable.gouv.fr


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

Senior Advisor
Ministry of Infrastructure and the Environment
(I&M)
Directorate-General for Mobility
P.O. Box 20901
2500 EX The Hague
Netherlands

 +31 (70) 456 16 96
E-mail monique.van.wortel@minienm.nl

Roumanie/Rumänien/RomaniaMme./Fr./Ms Daniela-Lili **Oncete**


Head of the European Cooperation Office
International Affairs and Mass-media Directorate,
"CFR"-S.A.
38 Dinicu Golescu Blvd.
Sector 1
Bucharest 010873
Romania

 +40 (21) 319 24 73
Fax +40 (21) 319 24 71
E-mail Daniela.Oncete@cfr.ro

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

M./Hr./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
London SW1P 4DR
United Kingdom

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

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

M./Hr./Mr. Steve **Davey**


Senior Legal Counsel (Strategy, Risk & Compliance)
Network Rail Infrastructure Limited,
Kings Place Gallery, 90 York Way
London N1 9AG
United Kingdom

 +44 (20) 335 693 55
Mobile +44 (78) 013 342 11
E-mail Steve.Davey@networkrail.co.uk

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


M./Fr./ Ms Joanna **Barrett**

Senior Lawyer
Department for Transport
Zone 1/12 Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (20) 7944 41 96
Mobile +44 (78) 013 342 11
E-mail joanna.barrett@dft.gsi.gov.uk

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. **Marcel Hepp**

Jurist
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Berne
Schweiz

 +41 (58) 463 00 92
Mobile +41 (58) 462 58 11
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch

**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**

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

**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)
53 Avenue des Arts
1000 Brussels
Belgium

☎ +32 (2) 213 08 70
Fax +32 (2) 512 52 31
Mobile +32 (485) 442 918
E-mail miguel.caramello@cer.be

CIT

Mme/Fr./Ms Marie-Ghislaine **Hénuset** Head of International Affairs, SNCB
Comité international des transports ferroviaires
Weltpoststrasse 20
3015 Berne
Schweiz

☎ 031 350 01 92
Fax 031 350 01 99
E-mail mg.henuset@b-rail.be

CIT

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

☎ +41 (31) 3500194
Fax +41 (31) 3500199
E-mail nina.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

FTEM./Hr./Mr. Peter **Jäggy**

Secretary General
Forum Train Europe FTE
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65
Switzerland

 +41 51 285 06 15
Fax +41 51 220 12 42
E-mail peter.jaeggy@forumtraineurope.eu

RNEMme/Fr./Ms Yvonne **Desso**


Chairwoman RNE Legal Matters Working Group
(LM WG)
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.Desso@deutschebahn.com

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

Prof. Rainer **Freise**


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

Mme/Fr./Ms Eva **Hammerschmiedová**

Conseiller adjoint
Stellvertretende Rätin
Assistant Counsellor

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

**VI. Interprète
Dolmetscher
Interpreter**

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



FORUM TRAIN EUROPE

PLANNING TRAINS TO CONNECT EUROPE

**FTE meets working group «CUI UR» of OTIF
International train path ordering process and other
information from associations of stakeholders**

Peter Jäggy, Secretary General

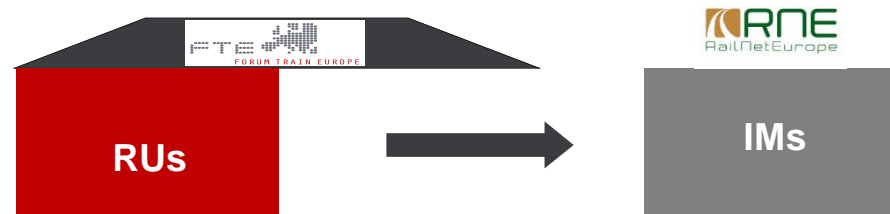
Bern, 31 May 2016

Agenda

- 1. Short overview of the FTE's missions and activities**
- 2. Project «Redesign of the International Timetabling Process» (TTR): present status and challenges**

History of the FTE

- 12.02.1872** **First meeting** of representatives of railway organisations for a timetable conference took place (France - Compagnie de l'Est - Austria, Belgium, the German Reich and Switzerland)
- 01.01.1923** **First Statutes** of the «European Timetable Conferences» were approved. In Nice (France), SBB was chosen to be the lead-managing railway
- 01.01.1997** **Merger** of «European Passenger Train Timetable Conferences CEH» and «European Freight Train Timetable Conference CEM» into today's Forum Train Europe FTE
- 21.04.1999** General Assembly FTE decided to **postpone the timetable change** from May/June, as it then was, to mid-December
- 01.01.2004** **RailNetEurope (RNE)** founded as the organisation of infrastructure managers (IMs) according to the EU regulations
- 01.01.2005** **Infrastructure managers (IMs) leave** the FTE, and **Path Coordination System (PCS)** transferred to RNE according to the EU regulations



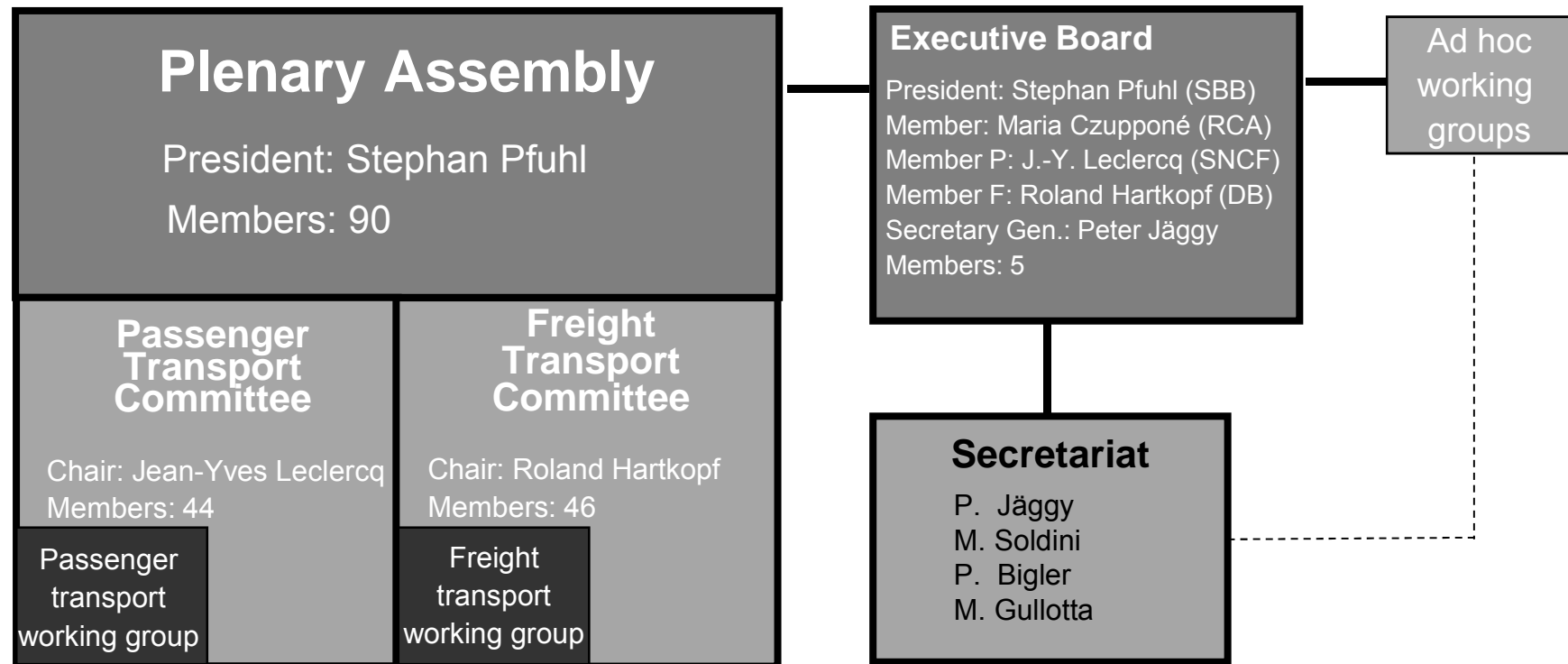
- 01.01.2005** **FTE** became an **organisation of railway undertakings (RUs)** and service providers.



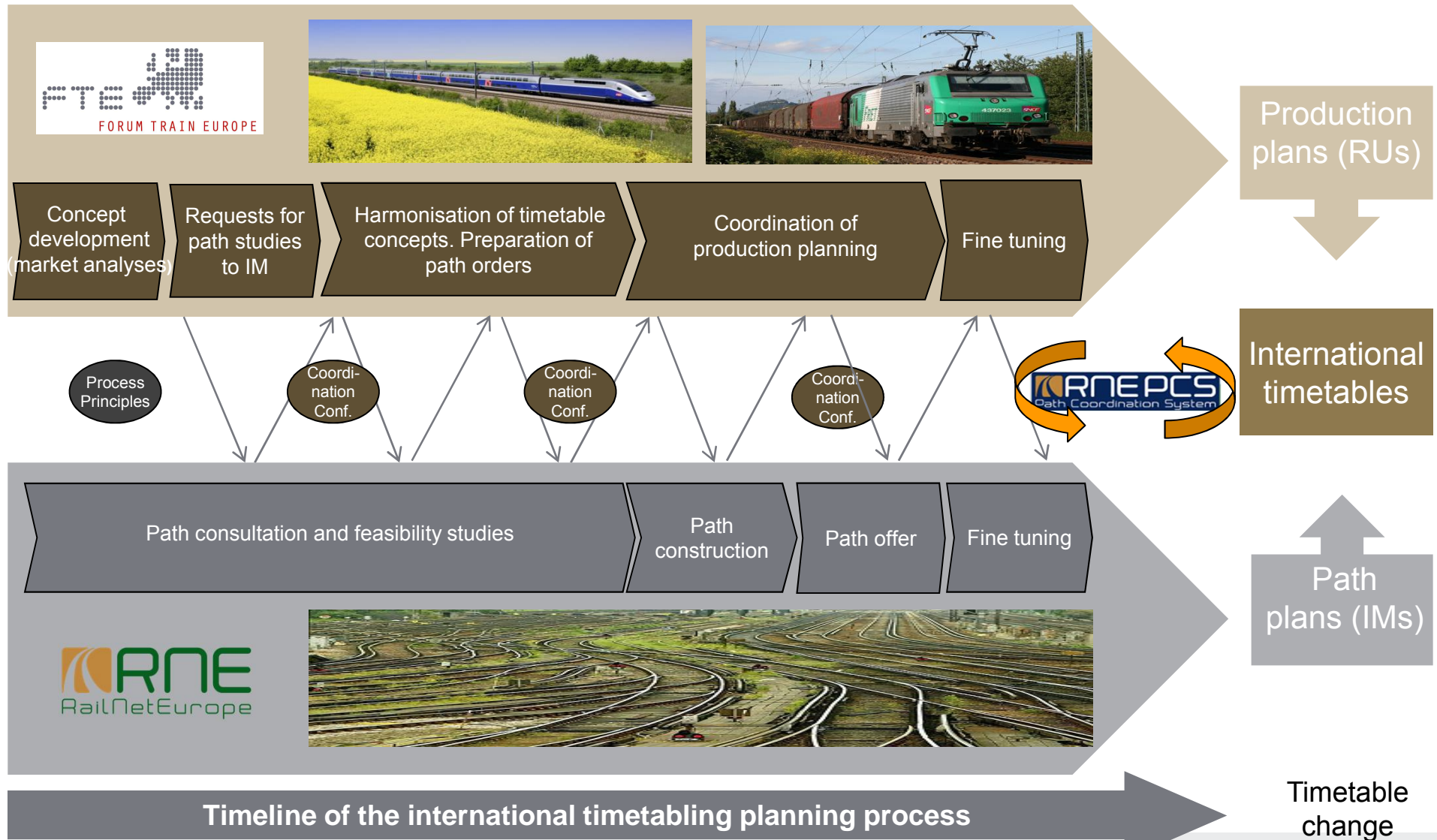
The FTE

- is a **European association** of railway undertakings and service companies based in Berne that **promotes cross-border rail freight and passenger traffic** in Europe
- supports the cooperation of railway undertakings and **enables them to plan and implement existing and new traffic**
- is the **coordination platform** for the international harmonisation of production plans and path requests
- supports the work of its members through the FTE planning process, based on EU Directives and according to the planning process and deadlines of RNE
- **actively represents its operational and strategic interests towards infrastructure managers, European organisations and international authorities**
- provides a **platform for international contacts and production cooperation between the RUs**

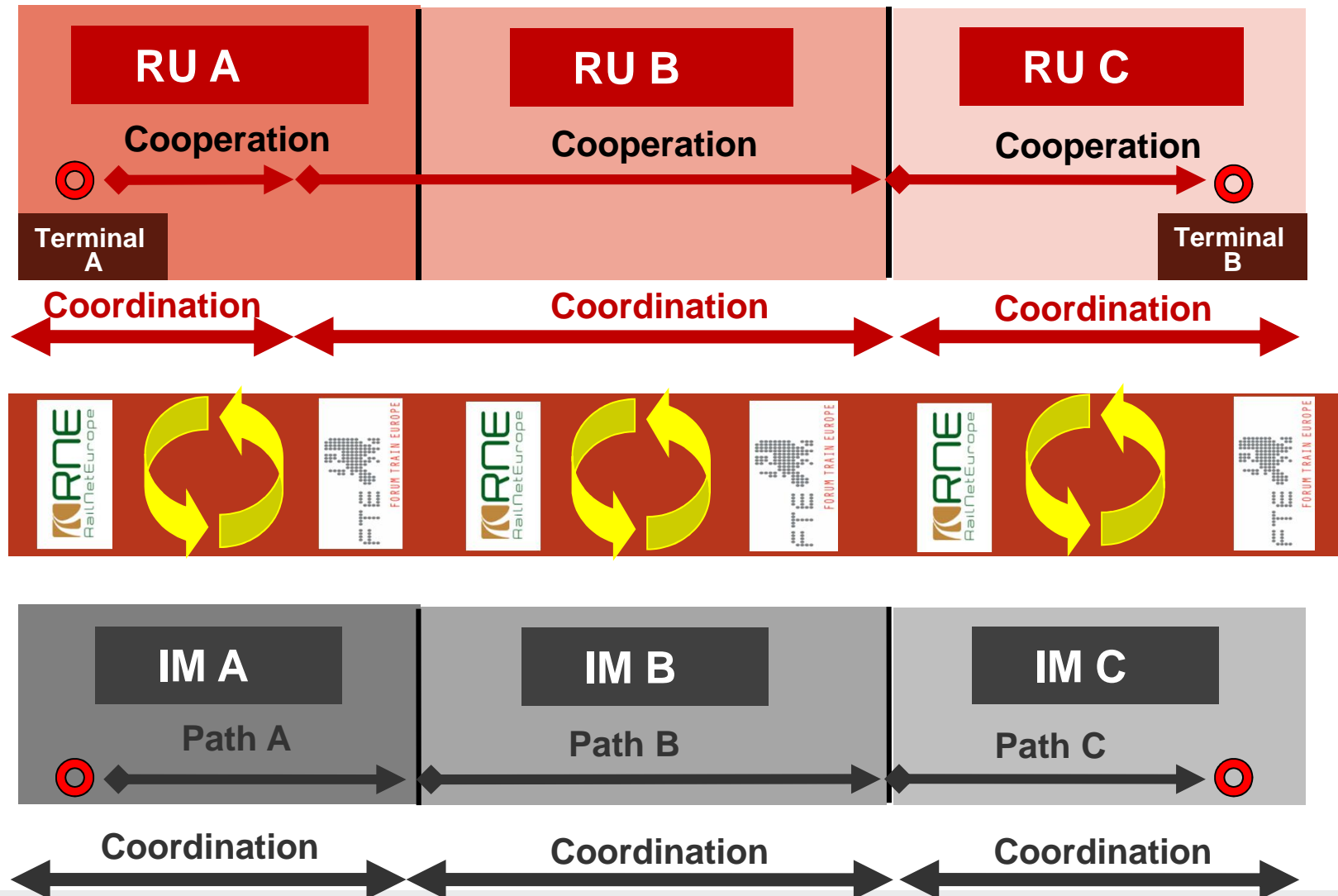
Organisation of the FTE



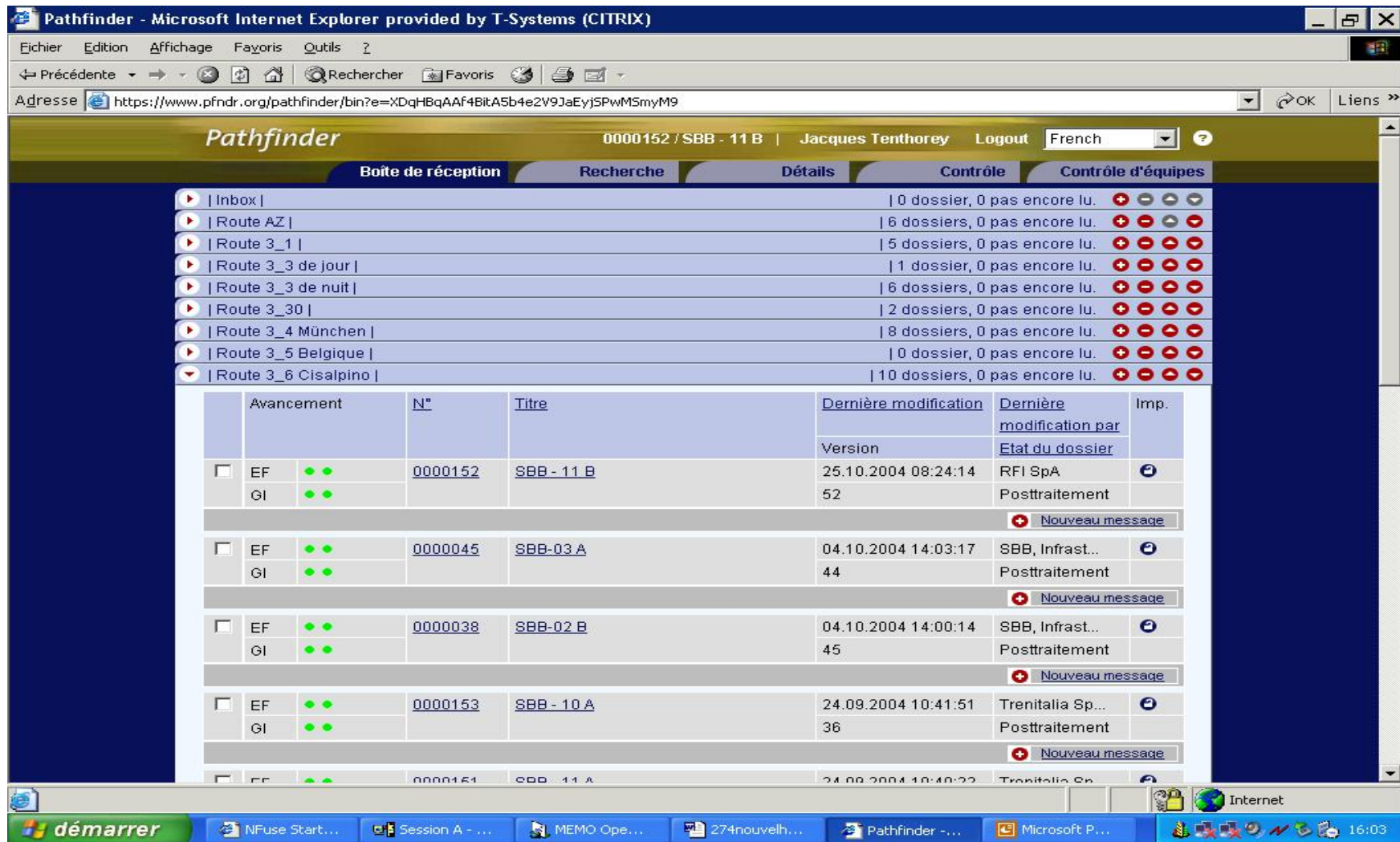
FTE and RNE are the process leaders in the annual timetable



Example of the coordination process of FTE and RNE



Path Coordination System (PCS)



The screenshot shows the Pathfinder web application interface. The browser title is "Pathfinder - Microsoft Internet Explorer provided by T-Systems (CITRIX)". The address bar shows the URL: <https://www.pfndr.org/pathfinder/bin?e=XDqHBqAAf4BitA5b4e2Y9JaEyj5PwM5myM9>. The application header includes the user name "Jacques Tenthorey" and a "Logout" button. The main navigation tabs are "Boîte de réception", "Recherche", "Détails", "Contrôle", and "Contrôle d'équipes".

The "Boîte de réception" (Inbox) section displays a list of folders:

- | Inbox | | 0 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route AZ | | 6 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_1 | | 5 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_3 de jour | | 1 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route 3_3 de nuit | | 6 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_30 | | 2 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_4 München | | 8 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_5 Belgique | | 0 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route 3_6 Cisalpino | | 10 dossiers, 0 pas encore lu.

The main content area shows a table of messages:

	Avancement	N°	Titre	Dernière modification	Dernière modification par	Imp.
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000152	SBB - 11 B	25.10.2004 08:24:14	RFI SpA	
				Version	Etat du dossier	
				52	Posttraitement	
						Nouveau message
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000045	SBB-03 A	04.10.2004 14:03:17	SBB, Infrast...	
				44	Posttraitement	
						Nouveau message
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000038	SBB-02 B	04.10.2004 14:00:14	SBB, Infrast...	
				45	Posttraitement	
						Nouveau message
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000153	SBB - 10 A	24.09.2004 10:41:51	Trenitalia Sp...	
				36	Posttraitement	
						Nouveau message

The Windows taskbar at the bottom shows the Start button and several open applications: NFuse Start..., Session A..., MEMO Ope..., 274nouvel..., Pathfinder, and Microsoft P... The system clock shows 16:03 on 31 May 2016.

- **Quality in rail transport is among other duties the result of close collaboration between RUs (FTE) and IMs (RNE)**
- **Quality in international rail transport requires optimized and hand in hand planning and operation:**



Agenda

1. Short overview of the FTE's missions and activities

2. Project «Redesign of the International Timetabling Process» (TTR): present status and challenges

Initial Situation - What drivers and influences are behind this project?

- Since the opening up of the market (open access) in European rail traffic, the rail market needs in freight and passenger traffic and thus the requirements for RUs and IMs have changed greatly
- New European Union legislation has been implemented and are interpreted by rail industry actors on their own, often with divergent results
- Incomplete harmonisation of timetabling procedures between European countries makes it uneasy or impossible to cooperate at the international level
 - **poor quality of offered train paths, different deadlines, high coordination effort**
- The maintenance and construction of infrastructure is not enough coordinated between IMs on the planning of those works on international routes, leading to repeated disruptions and waste of capacity
 - **unstable customer service, increased production costs**
- The planning workload must be reduced for all stakeholders
 - **reducing peak workloads (40%), using suitable IT tools**
- In particular, both freight and passenger traffic customers are demanding more flexible offers.

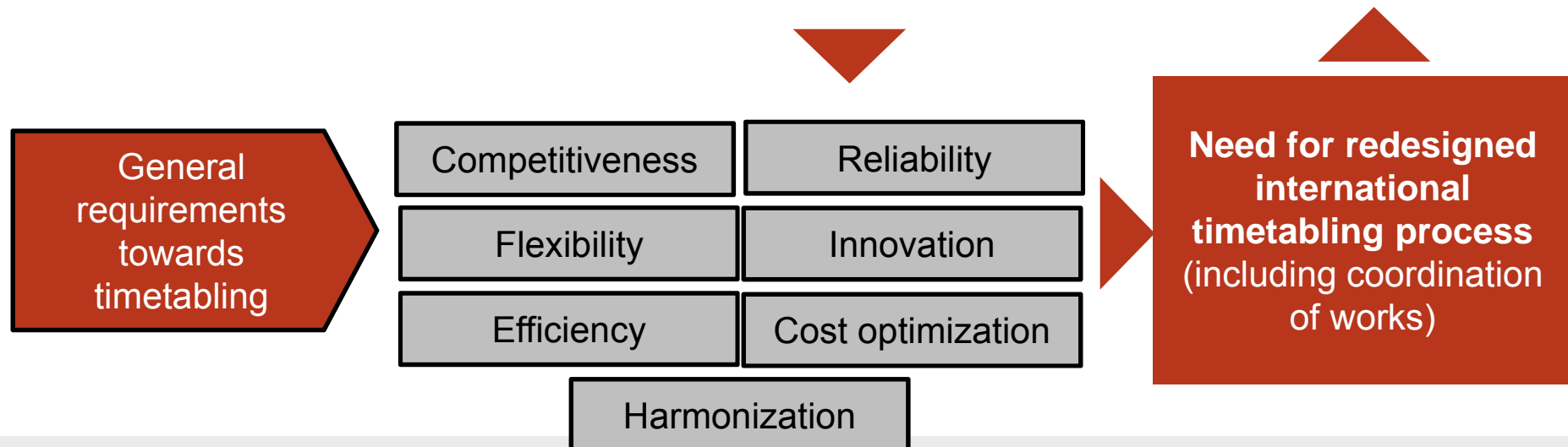
Today's planning process does not meet the market needs

Transport market needs Passenger Traffic

- Earlier Ticket sales
- Stable offer
- Quicker path allocation
- Efficient paths / travel time

Transport market needs Freight Traffic

- Path request anytime
- Safeguarding of capacity
- Reduction of planning resources
- Flexible handling of changes



Conclusion

RNE and FTE felt the need for change and share a common interest to improve the timetable planning process and thus a joint FTE-RNE project «Redesign of the International Timetabling Process)» (TTR) was launched.

Project objectives

- Clear **market orientation**, possibly leading to different deadlines for path application in passenger and freight traffic
- **Greater reliability**, incl. the planning of possessions and execution of works
- **Improved commitment** of all parties to international timetabling process
- Avoidance of work duplication through **greater efficiency** in the use of resources and rail track capacity
- Making **best use** of existing track capacity
- **Joint effort** by all stakeholders (RUs and IMs)
- A **common solution approach** on the timetabling process is a condition of success for the project



Trying to develop a next generation timetabling process

Market requirements in passenger and freight traffic

Preconditions

- Safeguarding capacity & innovative path products (PaP)
- Harmonised rules (e.g. cancellation, priority)
- Leading role of IM

Advanced Planning

- Capacity needs of market
- Iterative dialogue between IM and RU/other applicants
- Earlier feasibility studies

Coordination of Works & Possessions (W&P)

- Regular information cycles
- Path offers including W&P impacts
- Common information on capacity constraints

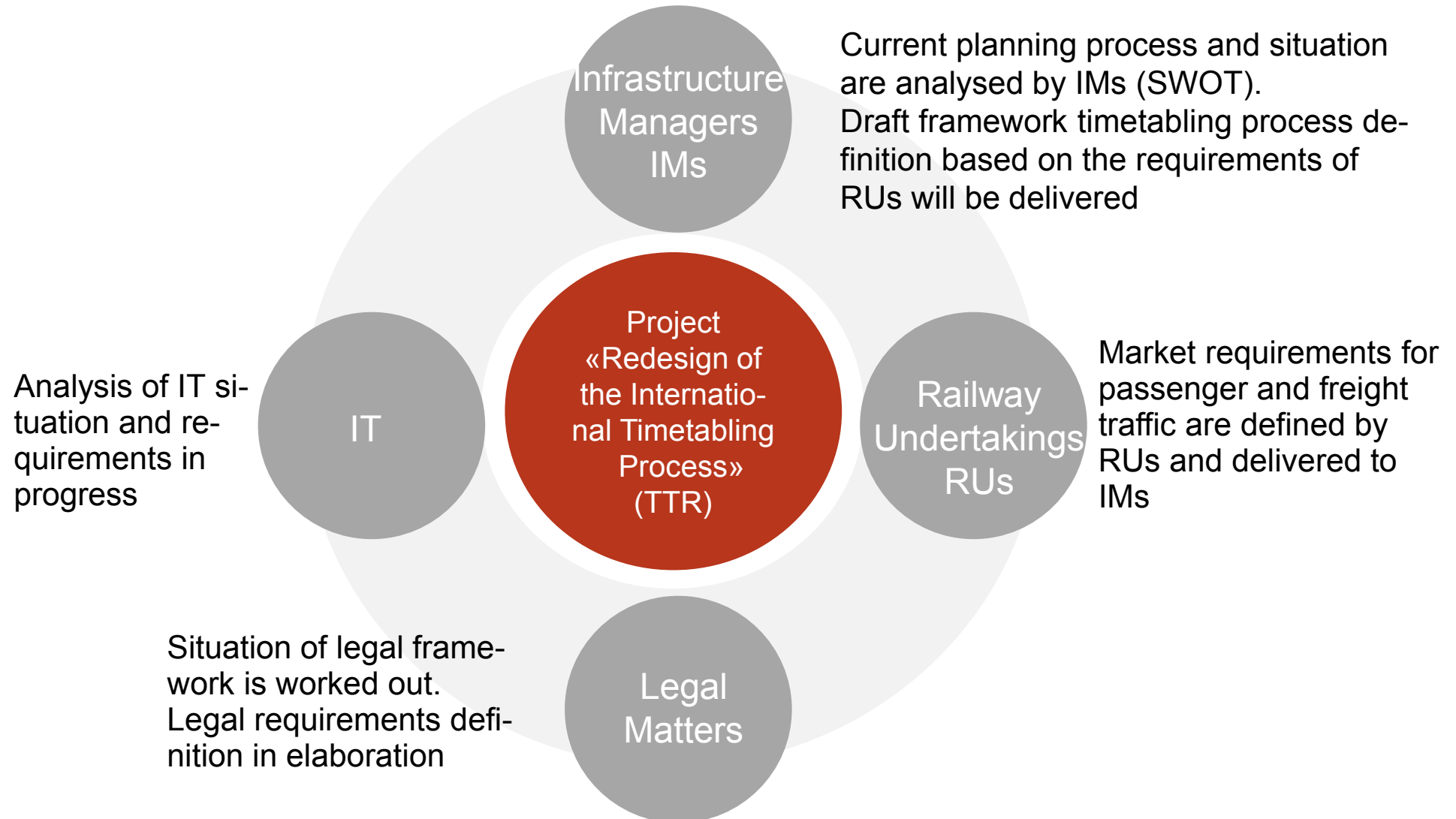
Timetable Production

- Harmonised and stable train path offers
- Quick allocation procedure (passengers)
- Fine-tuning before allocation (freight)

Change Processing

- Post-annual requests
- Flexibility in handling of changes
- No 'frozen zone' before allocation

Short overview about present status and results



- ... optimising international trains is a very intensive and iterative process ...
- ... railway undertakings cannot do it on their own; infrastructure managers must support them in their work!





FORUM TRAIN EUROPE

PLANNING TRAINS TO CONNECT EUROPE

A photograph of railway tracks receding into the distance under a dramatic sunset sky. The tracks are illuminated by a bright light source on the right, creating a strong lens flare effect. The sky is a mix of orange, yellow, and dark blue.

Thank you
for your attention!

www.forumtraineurope.eu



OTIF

Revision of the CUI UR
4th session of the “CUI UR”
working group 31.05.2016

Items 4 and 5 of the agenda

01

Texts resulting
from the 3rd
session

02

Positions
regarding scope
and definitions

03

Proposals
regarding liability
/carrier's recourse

04

Proposals
regarding other
issues



Texts resulting from the 3rd session

Adapted draft proposal for Article 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 international ferroviaire 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.

New definition of “international railway traffic”

- aa) **“international railway traffic” means traffic which implies the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers concerned;**

- aa) **« trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui implique l’utilisation d’un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d’infrastructure concernés;**

- aa) **„internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen umfasst, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;**

Adapted definition “carrier”

- c) “carrier” means the ~~person who carries~~ **natural or legal person the principal business of which is to carry** persons **and/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~~ **la personne ou entité la personne physique ou morale dont l'activité principale est le transport** des personnes et/ou des marchandises en trafic international **par rail** ~~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~~ **die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist,** Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene **befördert zu befördern** 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;

Two options regarding carrier's recourse - Article 8

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier ~~under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules~~ **[in transport by a train performing international railway traffic],**

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

~~[delete “under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules” in § 2 as well]~~

§ 1 The manager shall be liable

- a)
- b)
- ~~c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~

.....

§ 5 (new) Articles 62bis and 63 CIV and Articles 50bis and 51 CIM shall remain unaffected.

New Articles in CIV/CIM (2nd option)

Article 62bis CIV/Article 50bis CIM

Right of recourse against infrastructure managers

A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against an infrastructure manager insofar as the infrastructure manager caused [the loss or damage/the incident resulting in the carrier's liability] and the carrier is liable for the infrastructure manager in accordance with Article 51 CIV/40 CIM. [In this case, the infrastructure manager shall be treated in the recourse as if it were also directly liable to the person entitled in accordance with these Uniform Rules.]

Article 63 CIV/Article 51 CIM

Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 **or 62bis** (CIV)/50 **or 50bis** (CIM) may not be disputed by the carrier **or the infrastructure manager** against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier **or infrastructure manager**, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. ...

Two options regarding carrier's recourse – Article 23

Article 23 Recourse

The validity of the payment **of damages to third parties** made by the carrier ~~on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 23 Recourse

delete



Positions/comments received from

10

- France
- Germany
- Luxembourg
- Netherlands
- Poland
- Serbia
- Sweden
- Switzerland
- United Kingdom
- Europ. Commission

- EIM
- CIT
- plus comments received from Prof. Freise

An aerial view of a large railway station with multiple tracks and high-speed trains. The image is overlaid with a blue tint. The text "Positions concerning the scope and definition" is centered on the image. A horizontal bar with five colored segments (dark blue, black, red, orange, dark red) is located below the text.

Positions concerning the scope and definition

Summary of the positions on the scope and definitions – relation to CIV/CIM?

Dissociate the scope of CUI from CIV/CIM contract of carriage

- Secretary General's draft
- France (empty trains)
- Poland
- Prof. Freise (any international use of infrastructure)
- CIT (if carrier's full recourse – incl. CIV/CIM damages in national trains - is guaranteed in another way)
- Serbia? (was not against, see report of the 2nd session, p. 4)

Without a link to CIV/CIM Germany

Switzerland: proposal for a specific scope for the recourse, i.e. a **link to CIV/CIM for carrier's recourse**

Keep the link with CIV/CIM (for the scope and/or at least for the definitions “carrier“ & “internat. railway traffic“), but **no extension of the scope (criterion [train for] “international railway traffic“ in addition)**

- Netherlands (for the definition of “carrier“ only)
- Luxembourg/CFL
- United Kingdom
- EIM

Proposals regarding Article 1 (1)

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland, CIT**

France: in favour of the text resulting from the 3rd session, but adapt the FR version:

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

Europ. Commission: same editorial proposal, otherwise there would be an inconsistency between FR (« d'un ÉM») and EN (“in a MS“)

United Kingdom and EIM:

§ 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 **at least two Member States. States, at least one of which is a Member State.**

LU/CFL: ... between **two Member States.** + keep the reference to CIV/CIM carriage

Proposals regarding Article 1 (2)

Germany:

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure **in a Member State in international railway traffic.**

(avoid a dual link to a Member State)

Proposals regarding the new definition “international railway traffic”

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland, CIT**. However, in CIT’s view, the application of CUI should not depend only on the IM concerned (coordinating train paths)

France:

Harmonise the terminology in FR: « trafic international ferroviaire » (Art. 1) and « trafic ferroviaire international » (Art. 3)

United Kingdom and EIM:

aa) “international railway traffic” means traffic which **requires** the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two **Member** States and coordinated by the managers concerned **in order to allow carriage of persons or goods within the meaning of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules**.

Europ. Commission: in favour of a clarified definition of **“international train”**.

Proposals regarding the new definition “international railway traffic”

Germany:

aa) “international railway traffic” means traffic which **involves** the use of an international train path or **of a national train path which follows one or** more national train paths, at least one of which is situated in another State and **is** coordinated by the infrastructure managers concerned;

Luxembourg/CFL:

aa) “international railway traffic” means traffic which implies the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two **Member** States and coordinated by the infrastructure managers concerned, **the principal purpose of which is carriage within the meaning of the CIV or CIM Uniform Rules.**

Proposals regarding the adapted definition “carrier“ (1)

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland**

France:

“Carrier” means the natural or legal person the principal business of which is to carry persons and/or goods, by rail in international traffic **who uses an empty or full commercial train to perform a journey by international railway traffic**, 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”.

United Kingdom and EIM:

“Carrier ” means the natural or legal person **which carries** persons and/or goods by rail in international traffic **under the CIV or 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.”

Proposals regarding the adapted definition “carrier“ (2)

Netherlands:

Improve consistency. Why not keep the reference to CIV/CIM UR?

Luxembourg/CFL: ... **which carries** + keep reference to CIV/CIM carriage

CIT:

Is the term “carrier” really needed in the CUI UR? Would it not be more accurate to replace it by a more general term “user”?

Prof. Freise:

The term “carrier” is a special term of international rail transport law in CIV and CIM. More appropriate (with regard to the CUI title “contract of use of infrastructure in international rail traffic”) would be:

“(Infrastructure) user” means a railway undertaking or any other person who, under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located, has concluded a contract of international use of railway infrastructure [with the infrastructure manager]”

Advantage: it would also cover maintenance and track construction trains.

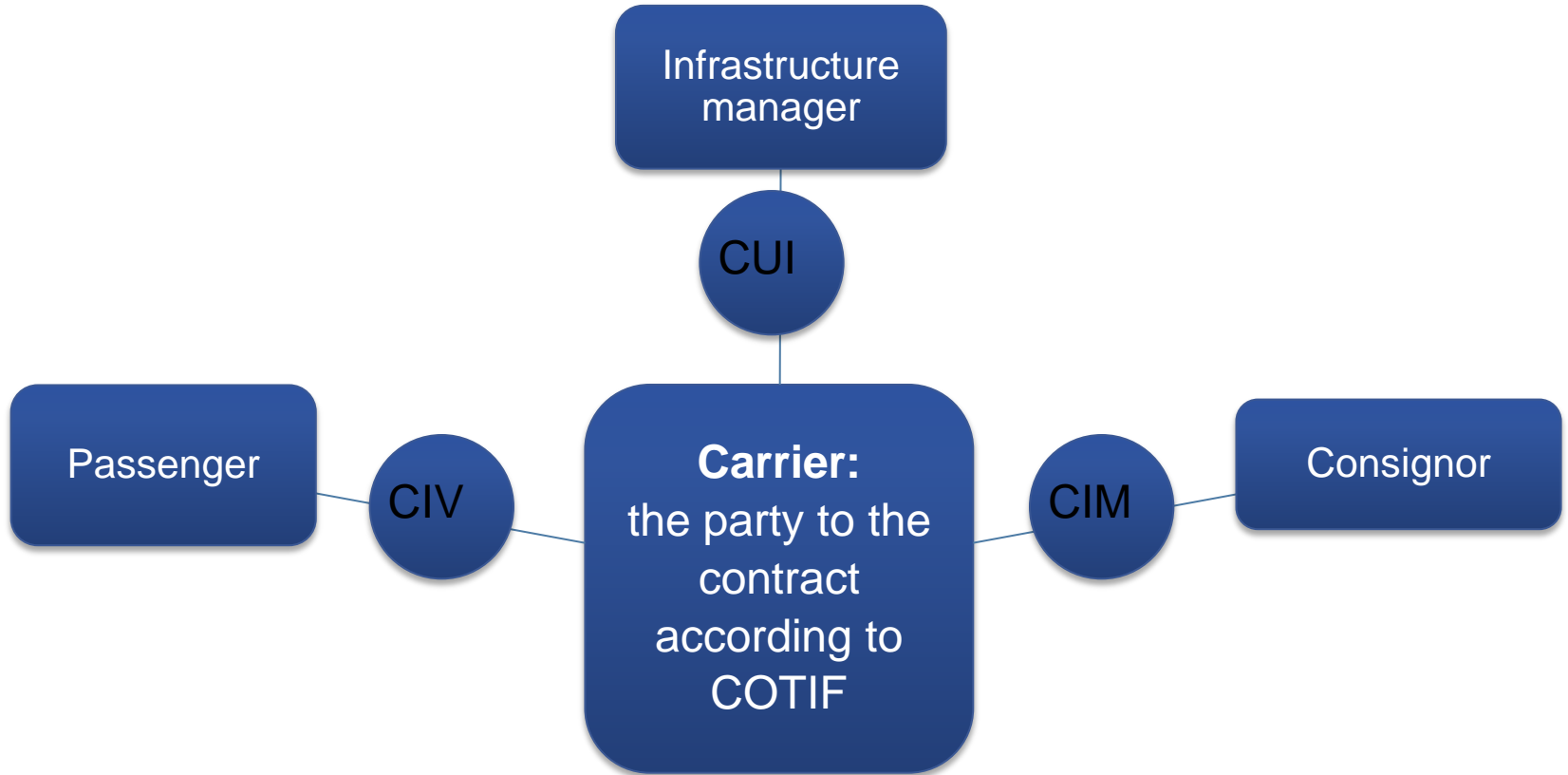
Proposals from Germany – “carrier/user“ and other definitions

- c) **“user” means the person who has concluded a contract of use with the manager;**
- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the manager **or user** makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) “third party” means any person other than the manager, the **user** and their auxiliaries;
- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the **railway** infrastructure is located, that so far as concerns the **user**,
 - the internal organisation of the undertaking as well as
 - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the **railway** infrastructure,meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that **railway** infrastructure.

Analysis by the Secretariat

- The term **“carrier”** provides better consistency with the other Appendices to COTIF
- ✓ Usage of destination can be misleading for the definition of international train. **“In international railway traffic”** is better than **“for international traffic”** .
- It is better to deal with the question of empty trains in the Explanatory Report than in the definition, according to the French proposal to add the following to para. 6 of the Explanatory note on Article 1:
*Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. [There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other] **The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight.***

CUI vs CIV/CIM: keep the party to the contract consistent



Analysis by the Secretariat: proposals from Germany and the United Kingdom could be taken as basis for discussion

SCOPE :

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure **in a Member State in international railway traffic.**

DEFINITIONS :

- aa) “international railway traffic” means traffic which implies the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers concerned;
- c) “carrier” means the natural or legal person **which carries** persons and/or goods by rail in international traffic **under the CIV or 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.”



Proposals regarding liability/carrier's recourse



Summary of positions regarding carrier's recourse – 2 options

1st option – Proposal of France: no reference to CIV/CIM, but to international railway traffic

2nd option – Prof. Freise: transfer the provisions regarding carrier's recourse into the CIV/CIM UR

In favour of the 1st option – Sweden (= incl. damages payable under PRR)

In favour of 2nd option – Poland; Europ. Com.: 2nd option offers more symmetry

Against 2nd option and against linking recourse with the contract of use of infrastructure – Serbia (see also the position of Switzerland); France – this option would not be in line with the spirit (system) of COTIF

Combine both options – Prof. Freise's new proposal; CIT (or a new clarifying provision either in Art. 1 or in Art. 8 to cover all cases of carrier's recourse, not only international trains)

None of them – Luxembourg (keep the current provisions); EIM

Positions regarding carrier's recourse – other proposals

Netherlands – do not change the extent of the right of recourse, but change the wording of Art. 8 § 1 c): insert “[use of the infrastructure] ... for international railway traffic”, i.e. reference to both “international railway traffic “ and to CIV/CIM, delete “in transport by a train performing”

United Kingdom – reference to both “international railway traffic “ and to CIV/CIM, keep “in transport by a train performing”

Switzerland – add a specific provision regarding carrier's recourse in Art. 1 (scope) to clarify: international passengers/goods = international rules for recourse (irrespective of the contract of use of infrastructure)

Germany – delete Art. 8 § 1 c) and leave it up to the contracting parties to agree on recourse; delete the reference to auxiliaries

Proposals from the Netherlands and the United Kingdom

Article 8 § 1 letter c)

Netherlands

The manager shall be liable:

...

- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier **under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules** ~~in transport by a train performing~~, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure **for international railway traffic** and having its origin in the infrastructure.

United Kingdom

The manager shall be liable ... for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier **under the CIV and CIM Uniform Rules, in transport by a train performing international railway traffic**, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

Proposals from Luxembourg, Serbia and Switzerland

Article 8 § 1 letter c)

Luxembourg and **Serbia**: do not amend the current text

The manager shall be liable:

...

c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

Switzerland: in addition, include a **new Article 1 § 1bis**:

They (the Uniform Rules) apply to the manager's liability for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules.

Proposals from Germany

Article 8 § 1

Article 8

Liability of the manager **to the user**

§ 1 The manager shall be liable **to the user in accordance with the contract of use** for

- a) bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm) **and**
- b) loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property), caused to the ~~carrier or to his auxiliaries~~ **user** during the use of the **railway** infrastructure and having its origins in the infrastructure.
- ~~c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules~~

... [adapt the terminology: “user“ instead of “carrier”]

Proposals from Germany

Article 8 § 4

Article 8

Liability of the manager **to the user**

...

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent

- a) the manager shall be liable for the loss or damage caused to the **user** by delay or disruption to his operations, **and**
- b) **the user has a right of recourse against the manager.**

Explanatory Report

Articles 1 and 8 – Proposal from France

Article 1

6. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. [There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other] **The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight.**

...

Article 8

6. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR as well as other consignments to which the CIM UR do not apply. The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight. **Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply shall be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of infrastructure on an international railway journey.**

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ For the majority of MS, the liability regime seems well suited, provided the scope is clarified
 - ✓ The other option advocated by Prof. Freise and Germany would change the nature of the liability regime.
 - ✓ The Secretariat recognises the consistency of the approach, and would welcome symmetry in the new liability regime for pecuniary loss between Articles 8 and 9.
- ⇒ The Secretariat would welcome a conservative approach for the liability regime.
- ⇒ If the framework had to be completely reviewed the Secretariat would then welcome the consistent approach for recourse advocated by Prof. Freise, with symmetrical provisions in Articles 8 and 9

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ Rewording of Article 8 § 1 according to discussion with Professor Freise:

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
 - b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
 - ~~c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~
- caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the infrastructure.

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ Exclusion should be made clearer as proposed by France for para. 6 of the explanatory note on Article 8:

Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. [...]

Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply shall be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of infrastructure on an international railway journey.

Add: And the same goes for carrier's recourse.

Proposals regarding other issues

A photograph of a high-speed train, possibly a Shinkansen, stopped at a station platform. The train is white with a red stripe. The platform has a roof and overhead power lines. The entire image is overlaid with a semi-transparent purple color. At the bottom of the image, there is a horizontal bar with several colored segments: blue, teal, orange, yellow, and purple.

Other proposals from Germany: Articles 4 – 5bis

Article 4

Is mandatory law in the CUI UR necessary?

Article 5

Proposal: **delete**

Article 5bis

- § 1 The provisions ~~of Article 5 as well as those~~ of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the **railway** infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

- § 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of **railway** infrastructure have to meet in an EU Member State or in a State where European Union legislation applies as a result of international agreements with the European Union.

Analysis/proposal from the Secretariat - Articles 4 and 5

Article 4

Mandatory law

No change.

Mandatory liability provisions mean more legal certainty and consistency with CIM/CIV.

Article 5

Contents and form

do not delete

(= basis for contractual liability)

Other proposals from Germany: Article 6

Article 6

Special obligations of the **user** and ~~the manager~~

Delete § 1 (§ 2 will then become § 1)

- § 1 The **user** must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.
- § 2 The manager may require the **user** to prove that he has taken out sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the **user** must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.
- § 3 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.
- § 4 **The manager may refuse to allow the user to use the railway infrastructure if he fails to meet his obligations in accordance with § § 1 to 3.**

Other proposals from Germany: Article 7

§ 1 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the **user** no longer **meets his obligations in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located**;
- b) the **user** is in arrears with payment, that is to say
 - 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 - 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
- c) the **user** is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 § § **1** and **2**.

§ 2 The **user** may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

Analysis by the Secretariat - Articles 6 and 7

Article 6

Special obligations of the **user** and the manager

Article 7

Termination of the contract

There are rights and obligations on both sides. The manager also has the obligation to inform the user.

New Art. 6 § 4 as proposed by DE: is there really a need, since this results from public law?

Current Art. 7 § 5 is not superfluous (e.g. other time periods regarding carrier's arrears can be agreed).

Deletion of Art. 6 § 1 and adaptation of Art. 7 § 1 a): is there really a need for a change as long as only an RU can conclude the contract of use, i.e. become the user? See Art. 28 of Dir. 2012/34/EU

Proposals from Germany: Article 9

Article 9 § 1

Article 9

Liability of the **user to the manager**

§ 1 The **user** shall be liable **to the manager under the contract of use** for

- a) bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm) **and**
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused ~~to the manager or to his auxiliaries~~, during the use of the **railway** infrastructure, by **the user**, **a** means of transport used by him **or** by the persons or goods carried

... [adapt the terminology: “user” instead of “carrier”]

Proposals from Germany: Article 9

Article 9 § 4

Article 9

Liability of the **user to the manager**

...

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent

- a) the **user** shall be liable for the loss or damage, caused to the manager by disruptions to his operations, **and**
- b) **the manager has a right of recourse against the user.**

Other proposals from Germany

Articles 10, 13 and 15

Delete Article 10 § § 2 and 3

Article 13

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the **user** must pay damages for bodily harm **above and beyond what is stipulated in Article 8 or 9** and other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for **in the contract of use and** in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that ...

Other proposals from Germany

Articles 18, 19, 21 and 23

Article 3

Definitions

...

- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the manager **or user** makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;

Article 18

Liability for auxiliaries

The manager and the **user** shall be liable for their auxiliaries **when these persons are acting within the scope of their functions.**

Delete Articles 19, 21 and 23

Analysis by the Secretariat - other proposals from Germany - liability

Articles 18, 13, 15, 18, 19, 21 and 23

Art. 9 (as well as Art. 8) – strictly contractual liability, delete auxiliaries?

Change to the current concept? There would first have to be a general discussion on this (positions of other MS, consequences, ...)

Art. 9 § 4: the current text already includes manager's recourse (if caused by disruptions) – what gap should be covered by the proposed text under letter b)?

The same goes for Art. 10, 19, 21 and 23

Art. 13: insert “damages for bodily harm above and beyond what is stipulated in Articles 8 and 9”?

Leave parallel with the CIV UR?

Which damages for bodily harm would not be covered without this inserted part of the sentence?

Art. 15: could be discussed (positions of other MS?) – further time would be needed

Art. 18: wording along the lines of Article 40 CIM?

Under the current wording the principle is the same in Art. 40 CIM (51 CIV) and 18 CUI. Art. 18 CUI has to be read and interpreted in the light of the definition in Art. 3 d)

Editorial proposals

Prof. Freise:

Improve the **title** of the CUI UR:

“Uniform Rules concerning the Contract of **International Use of Railway Infrastructure**”

Use the term “**railway infrastructure**” (as in the Recast Directive) rather than just “infrastructure”

Use the term “**contract of use**” throughout the text (instead of “contract of use of infrastructure”)



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