



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

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

**CUI 2/3 Add. 8
03.07.2015**

Original : DE

2^E SESSION

Position du Comité international des transports ferroviaires (CIT)



CIT Weltpoststrasse 20 CH-3015 Bern

Ref. M523 (original: DE)
Contact / Traité par / Bearbeitet durch: Cesare Brand,
T. +41 (0)31 350 01 93, cesare.brand[at]cit-rail.org

Berne, 2015-07-02

Prise de position et suggestions de modifications du CIT concernant le premier projet du SG OTIF du 30 avril 2015 relatif à la modification de l'art. 1 CUI

Monsieur le Secrétaire général,

Nous vous remercions de l'envoi des documents de travail pour la 2^{ème} réunion du Groupe de travail « RU CUI ». En complément à notre prise de position provisoire du 30 avril 2015, nous vous transmettons ci-après nos commentaires et nos suggestions par rapport à votre premier projet.

1. Remarques liminaires

Pour les transporteurs, la cohérence entre les différents Appendices de la COTIF, en particulier les Règles uniformes CIV, CIM et CUI revêt une grande importance. C'est pourquoi le CIT se permet, au sens de remarques liminaires, de faire quelques commentaires concernant l'objet et la place des Règles uniformes CUI (ci-après RU CUI) dans le contexte global de la COTIF en vigueur et ses suggestions de modifications d'avril 2014.

1.1 Concernant le but et l'objet de l'Appendice E du point de vue des transporteurs

La COTIF a pour but, également après la séparation entre la gestion de l'infrastructure et les opérations de transport au sein de l'UE, de favoriser les transports internationaux grâce à l'harmonisation juridique de la chaîne de transport et la création de la sécurité juridique pour les transporteurs et les clients finaux. Avec la création de l'Appendice E, les ruptures dans la chaîne de responsabilité avec les nouveaux gestionnaires de l'infrastructure indépendants au sein de l'UE, faisant suite de la suppression de la responsabilité globale des chemins de fer intégrés, ont pu être comblées.

Nonobstant les avantages d'un libellé clair du champ d'application, les RU CUI doivent continuer à s'inscrire dans l'objectif global de la COTIF, sans imposer des responsabilités supplémentaires aux transporteurs pour des faits qui se situent hors de leur sphère d'influence. Le fait de laisser au droit national le soin de régler la responsabilité entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure constituerait un pas en arrière dans l'harmonisation du droit, qui doit être évité du point de vue des transporteurs. Le fait que les transporteurs ne disposent pas, dans un « espace ferroviaire européen unique », de règles de recours uniformes à l'encontre des gestionnaires de l'infrastructure pour des dommages se situant hors de leur sphère d'influence¹ paraît difficilement conciliable, de l'avis des transporteurs, avec les objectifs de la COTIF.

¹ L'art. 40 CIV et l'art. 51 CIM contiennent une définition légale selon laquelle le gestionnaire de l'infrastructure est un auxiliaire du transporteur. L'EF qui exécute un transport répond donc (vis-à-vis du client final) également pour les dommages ayant leur origine dans l'infrastructure. Les RU CUI offrent une réglementation uniforme en matière de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure.

En prévision de la révision de l'art. 1 CUI, les transporteurs estiment qu'il est nécessaire que les RU CUI règlent clairement et de manière équilibrée la responsabilité de toutes les parties aux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la chaîne globale de transport en relation avec les contrats de transport CIV et CIM. Cela implique que les EF puissent bénéficier de règles de recours cohérentes et uniformes dans le cadre de la chaîne globale de transport en relation avec les contrats de transport lorsqu'elles répondent pour un gestionnaire de l'infrastructure **et** que les conditions de l'art. 8 CUI sont remplies.

1.2 Concernant la suggestion de modification du CIT d'avril 2014 relative à l'art. 1 CUI

1.2.1 *Besoin de clarification et interprétation commune de l'art. 1 CUI du CIT et de l'OTIF jusqu'à ce jour*

Les RU CUI en vigueur laissent la place à différentes interprétations. Ceci est dû au fait que les contrats d'utilisation de l'infrastructure se sont développés au niveau national et que l'art. 1 CUI tente de couvrir simultanément deux domaines :

- a) règles uniformes pour la responsabilité entre le transporteur et son auxiliaire « gestionnaire de l'infrastructure » dans le cadre de la chaîne globale de transport en relation avec un contrat de transport CIM/CIV et
- b) règles harmonisées concernant le contrat dans son ensemble (p.ex. droit applicable, dénonciation) ou les trains (un ou tous), les sillons (un ou tous) ou le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans son ensemble.

La principale faiblesse du libellé actuel de l'art. 1 CUI réside dans le fait que le champ d'application se concentre principalement sur la responsabilité. En règle générale, la question de l'applicabilité des RU CUI sur la base de considérations « ex post » ne pose pas de problème. En revanche dans la pratique, l'application de « règles générales » des RU CUI (p.ex. lors de l'évaluation des risques commerciaux des parties) est plus problématique, dans la mesure où la question de l'application des RU CUI à un train se pose ex ante, avant qu'il ne soit clairement établi si le train qui emprunte l'infrastructure comprend un envoi faisant l'objet d'un contrat de transport CIM/CIV. A la question de savoir comment il convient d'apprécier la question de l'application avant même l'exécution des transports, le CIT a répondu de la manière suivante, opinion qui était soutenue par l'OTIF dans le passé : les RU CUI s'appliquent à tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure qui concernent des capacités relatives à des trains susceptibles d'être utilisés pour l'exécution d'un transport CIM/CIV (ce qui correspond aux RU CIM/CIV).

1.2.2 *Suggestion du CIT d'avril 2014 en phase avec l'interprétation commune visant à mentionner explicitement les transports (trains) nationaux à l'art. 1 CUI*

Le CIT a réfléchi à un libellé plus clair du champ d'application à la suite de divergences avec les gestionnaires de l'infrastructure apparues dans le cadre des travaux concernant les CG relatives à l'utilisation de l'infrastructure (E-CG-I). Dès lors que le CIT ne voulait pas changer le système actuel du critère d'application, il a suggéré simplement de compléter l'objet du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les « transports nationaux », pour qu'il soit clair que des trains nationaux peuvent être utilisés également pour l'exécution d'un transport CIM/CIV et que les RU CUI s'appliquent à **tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire relatifs à des trains utilisés pour des transports CIM/CIV**.

Le CIT n'a donc jamais eu l'intention d'étendre le champ d'application, mais seulement de le rédiger de manière moins équivoque.

Les RU CIV et CIM laissent le libre choix aux transporteurs et aux clients finaux des services de transport qu'ils souhaitent utiliser pour l'exécution du transport (elles autorisent donc aussi le choix d'un train national pour l'exécution d'un transport international). Ainsi, un voyageur avec un billet CIV peut emprunter un train national pour la dernière partie de son voyage ou

utiliser plusieurs services de transport nationaux pour un voyage international (la même remarque vaut pour des transports CIM d'envois de détail ou par wagons isolés). Afin d'assurer la cohérence avec les RU CIV/CIM, le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire relatif à des trains nationaux correspondants (p.ex. un train régional) doit également être soumis aux règles de responsabilité des RU CUI.

En conséquence, le nouveau libellé du champ d'application des RU CUI devrait, **en particulier en ce qui concerne la responsabilité** du gestionnaire de l'infrastructure, éviter une limitation de l'application des RU CUI à certains services de transport. Dans la négative, les différentes formes de production en trafic international (différents modèles de coopération, open access, etc.) pourraient être soumises à des règles de responsabilité différentes (p.ex. exclusion de l'uniformité juridique des RU CUI de trains nationaux utilisés pour un transport international).

Comme il a été fait remarquer à plusieurs reprises dans les discussions qu'il faut éviter des critères nationaux à l'art. 1 CUI, le CIT souhaite attirer l'attention sur le fait que le **point de départ pour l'application** des RU CUI dans sa suggestion originale relative à l'art. 1 CUI **demeure l'exécution d'un transport international au sens des RU CIM/CIV**, même si un « train national » (ou le contrat national d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui s'y rapporte) est soumis aux RU CUI.

2. Observations et suggestions du CIT concernant le premier projet du SG OTIF du 30 avril 2014

Le CIT salue les possibilités offertes par un découplage du champ d'application des RU CUI du contrat de transport ainsi que la déclaration du SG de l'OTIF lors de la première réunion de son GT CUI, selon laquelle l'application des art. 8 et 9 CUI ne doit pas être limitée par rapport à aujourd'hui.

Les explications ci-après constituent également des **commentaires relatifs aux suggestions de modification du CIT en annexe concernant le libellé proposé pour l'art. 1 CUI**.

2.1 Terminologie : train international / service de transport international (art. 1 §§ 1 et 3 de la proposition du SG OTIF)

En principe, le CIT est ouvert au découplage du contrat de transport comme critère d'application et salue les possibilités qui en découlent pour poursuivre à l'avenir l'harmonisation du contenu des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en particulier sur les corridors de fret.

Le CIT est sceptique par rapport à la notion de « service de transport international », en particulier en relation avec les nouveau critère limitatif de « l'objet principal » (voir le point 2.2 ci-après).

Du point de vue des transporteurs, le champ d'application devrait couvrir tous les « trains internationaux » actuels, indépendamment de la diversité des formes de production actuelles et des relations juridiques dans les transports internationaux, afin de réduire pour les transporteurs les sujétions administratives inhérentes aux nombreux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire successifs avec des conditions contractuelles différentes.

Cet objectif ne serait pas atteint par exemple si les RU CUI s'appliquaient à l'avenir uniquement au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour une partie du parcours sur un corridor européen de fret, mais pas aux contrats pour les parcours d'accès, qui seraient soumis (nouvellement) au droit national. En conséquence, une telle solution aboutirait à une augmentation plutôt qu'à une diminution de la complexité de la situation : Dans un tel cas, trois régimes juridiques seraient applicables :

- RU CUI (partie du parcours sur le corridor pays A/B → « service de transport international »),
- Droit national pays A (parcours d'accès au corridor pays A),
- Droit national pays B (parcours du corridor à la destination finale pays B).

Suggestions du CIT (cf. annexe)

- Le CIT favorise le terme « train », plus neutre. Il est ouvert à une interprétation autonome au sens de la COTIF qui peut être interprétée en se conformant au droit applicable, sans inciter à l'utilisation de définitions du droit de l'UE, qui ont été créés dans un but réglementaire différent.
- Du point de vue des transporteurs, il est nécessaire de soumettre aux RU CUI au moins tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui concernent des trains en relation avec un parcours-train international. A cette fin, le CIT propose des critères dans ses **suggestions** relatives à l'art. 1 § 1 (nouvelle lettre c) CUI **en annexe**.
- Par ailleurs, le CIT propose de faire référence au train « planifié » au sens du « *train prévu à l'horaire (y compris les changements qui interviennent après coup)* », afin d'éviter des problèmes d'interprétation dans les cas où le trafic ne se déroule pas comme prévu.

2.2 « Objet du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire » ou « Objet principal du service de transport international » en tant que critère pour la définition du train à l'art. 1 §§ et 3 CUI dans la proposition du SG OTIF

Le CIT exprime de fortes préoccupations en relation avec le nouveau critère restrictif de « l'objet principal du train/service de transport » et se prononce pour sa suppression. En outre, le CIT propose des modifications dans le sens du terme « Objet » à l'art. 1 CUI en vigueur.

2.2.1 « L'objet » à l'art. 1 CUI en vigueur

Le libellé « contrat [...] aux fins de ... » à l'art. 1 CUI en vigueur prête à confusion. L'objet n'est pas (à raison pour des motifs de discrimination) un critère dans un contrat d'utilisation.

Dans le sens des commentaires ci-dessus relatifs aux buts de la réglementation des RU CUI, la mention de l'objet à l'art. 1 CUI en vigueur doit plutôt être comprise dans le sens suivant : « *l'infrastructure ferroviaire concernée (en tant que partie des facteurs de production de l'ensemble de la chaîne de transport) est utilisée pour l'exécution d'un contrat de transport CIM/CIV. Le CIT pense que « l'objet » doit être compris comme suit : chaque contrat d'utilisation de l'infrastructure nécessaire pour l'exécution d'un transport CIV/CIM doit être soumis aux RU CUI dans l'intérêt de l'uniformité du droit.*

Ni les RU CIM, ni les RU CIV ne contiennent une limitation selon laquelle seuls certains trains peuvent être utilisés pour des transports CIM/CIV. C'est pourquoi le CIT pense qu'il n'existe ni un besoin, ni une base pour fixer des exigences limitatives en relation avec les services de transport pouvant être utilisés pour l'exécution des contrats de transport CIM/CIV.

2.2.2 « L'objet principal du train » dans le projet de la proposition de modification du SG OTIF

Le critère de « l'objet principal » conduit directement, en particulier en relation avec la notion de « services de transport internationaux », à la logique du droit de l'accès au marché et à une interprétation à la lumière du Règlement d'exécution (UE) No 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs². Ce règlement règle l'**accès au marché** et ainsi l'**acquisition de droits d'utilisation** de l'infrastructure. Ces droits sont réglés dans le droit public et constituent du droit non affecté au sens des RU CUI (art. 5bis CUI). **Les RU CUI ne règlent** en aucun cas l'acquisition de droits d'utilisation mais **seulement l'exercice de ces droits**. C'est pourquoi le CIT pense qu'il n'y a aucune raison de régler l'acquisition des droits ou l'accès au marché dans le champ d'application des RU CUI.

² Règlement d'exécution (UE) No 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Cela d'autant moins qu'une telle interprétation de l'objet principal aurait pour conséquence une limitation massive et infondée du champ d'application des RU CUI, qui serait incompatible avec les objectifs de la COTIF.

Une telle exigence restrictive³ par rapport à la définition du « train international » conduirait à un champ d'application très étroit des RU CUI, si bien que les transporteurs ne disposeraient pas d'un régime de responsabilité uniforme dans leurs relations avec les gestionnaires de l'infrastructure. Cela entraînerait pour les transporteurs des coûts supplémentaires dans la gestion des questions juridiques, des risques en matière de responsabilité et une insécurité juridique (en particulier pour les transporteurs qui utilisent l'infrastructure dans plusieurs pays).

Suggestions du CIT (voir annexe)

- Le CIT exprime de fortes préoccupations en relation avec le nouveau critère restrictif de « l'objet principal du train/service de transport » et se prononce pour sa suppression et
- suggère des modifications dans le sens de sa compréhension de « l'objet » à l'art. 1 CUI en vigueur pour l'art. 1 §§ 1 et 3 CUI dans le projet du SG OTIF.

2.3 Suggestion pour un nouvel alinéa 2 CUI avec un champ d'application autonome pour l'art. 8 CUI

Le CIT salue la déclaration du SG OTIF selon laquelle la portée de la responsabilité aux art. 8 et 9 CUI en vigueur ne doit pas être limitée par la modification de l'art. 1 CUI.

Ainsi qu'il en est question aux points 1 et 1.2, un régime de responsabilité cohérent dans les Appendices à la COTIF est très important, en particulier pour le recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure. Pour les dommages ayant leur origine dans l'infrastructure et que le transporteur doit supporter sur la base des RU CIV et CIM, il est nécessaire que les RU CUI couvrent l'ensemble de la chaîne de transport d'un contrat de transport régi par les RU CIV ou CIM.

Le CIT parvient à la conclusion que le découplage du contrat de transport dans le champ d'application pourrait conduire à des difficultés et à des interprétations différentes de la relation entre l'art. 1 et l'art. 8 CUI. Le CIT pense qu'un critère autonome visant à assurer la sécurité juridique lors de l'application de l'art. 8 CUI est nécessaire afin d'assurer la cohérence avec le contrat de transport au sens des RU CIV et CIM.

Suggestions du CIT (voir annexe)

Le CIT suggère de créer un nouveau paragraphe 2 à l'art. 1 CUI prévoyant une base juridique spécifique et indépendante pour un propre champ d'application de l'art. 8 CUI et continuant de faire le lien avec le contrat de transport CIM/CIV (uniquement en relation avec l'art. 8 CUI).

2.4 Proposition d'une discussion concernant les parties du contrat d'utilisation

Le CIT aimerait proposer, pour une phase ultérieure de travail du GT CUI du SG OTIF en lien avec les définitions de l'article 3 CUI, d'examiner si et comment les RU CUI sont appliquées aux candidats qui ne sont pas des transporteurs eux-mêmes. Nous pourrions imaginer une telle discussion en relation avec la clarification des parties du contrat d'utilisation (article 3 § 1c CUI).

³ L'art. 8 § 3 du Règlement d'exécution (UE) No 869/2014 exige une part au chiffre d'affaires jusqu'à 50 % (selon le business plan) pour *l'objet principal du service de transport international de voyageurs*. Il convient d'observer à ce sujet, selon les déclarations de la Commission européenne, que la part du trafic international voyageurs par rapport au total des volumes de transport de voyageurs est actuellement de 6 %.

3. Observations et suggestion concernant le projet du nouvel art. 5 § 4 CUI (voir annexe)

Le CIT salue le projet du nouvel art. 5 § 4 et suggère de le compléter afin d'inciter les parties à engager des négociations lorsque les RU CUI permettent de déroger aux dispositions contraignantes (et exhaustives) en matière de responsabilité. Afin que ces négociations ne soient pas menées de manière discriminatoire (individuellement avec certaines entreprises ferroviaires), elles devraient être menées au niveau des associations internationales d'intérêts des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure⁴.

Cette suggestion est motivée par le fait qu'en pratique, les gestionnaires de l'infrastructure adoptent unilatéralement toutes les conditions. Cela ne va pas dans le sens des Règles uniformes CUI, qui permettent de conclure des « conventions contractuelles », et ne contribue pas à un régime juridique uniforme pour les transports internationaux.

Les entreprises ferroviaires, en tant que partie la plus faible au contrat, n'ont aucune possibilité d'influencer les conditions imposées unilatéralement (tant que celles-ci sont les mêmes pour tous), même si elles sont désavantageuses pour les entreprises ferroviaires ou ne sont pas appropriées pour des transports internationaux.

Le CIT vous prie d'introduire ses suggestions dans la forme appropriée dans les travaux de révision en cours et demeure volontiers à votre disposition pour commenter ces propositions.

Avec nos meilleures salutations

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Brand', with a stylized flourish above the name.

Cesare Brand
Secrétaire général

Annexe : Suggestions du CIT relatives au premier projet du SG OTIF visant à modifier l'art. 1 CUI

⁴ Il y aurait lieu bien sûr de veiller à ce que toutes les EF intéressées aient accès aux travaux visant à forger l'opinion au sein des organisations.

Suggestions de modification du CIT

relatives au premier projet du SG OTIF concernant la modification de l'art. 1 CUI,
du 30 avril 2015

Article premier : Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire nécessaire à l'exploitation d'un train international⁵. Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un train qui est prévu selon l'horaire⁶ :

a) franchir au moins une fois la frontière d'un État membre et ;

b) permettre un transport international au sens des Règles uniformes CIV ou CIM⁷

indépendamment du fait que le sillonn ait été attribué par un ou plusieurs gestionnaires de l'infrastructure ou organismes de répartition et à la condition que la commande du sillonn contienne des informations sur le parcours international du train.⁸

[Pour l'exploitation du train, il peut être prévu de l'assembler et/ou diviser, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes.]⁹

[Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un train dont il est prévu dans la demande de sillonn qu'il franchisse au moins une fois la frontière d'un État membre.]¹⁰

§ 2 L'article 8 des présentes Règles uniformes s'applique à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour l'exploitation d'un train international, afin d'exécuter un transport conformément aux Règles uniformes CIV ou CIM.¹¹

§ 3 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout train 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.

Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 4 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

⁵ Avec ce complément, le paragraphe 3 (2 à l'origine) peut être supprimé.

⁶ L'horaire est le résultat de tous les sillons attribués et démontre le consensus des parties. Il convient donc de faire référence au train prévu à l'horaire. Ainsi, il devient possible d'assurer également une sécurité juridique pour l'application des RU CUI (p.ex. lorsqu'un train ne franchit pas la frontière comme prévu, le droit applicable constituant le fondement du contrat ne devrait pas changer « soudainement » en cours de transport).

⁷ Le CIT propose d'ajouter dans le rapport explicatif que les trains vides sont aussi couverts par les RU CUI.

⁸ Le dernier critère assure une application équitable et équilibrée pour le gestionnaire de l'infrastructure : ce dernier doit être en mesure de voir dans la commande que le sillonn est commandé pour un parcours international de train (devoir d'information sur les éléments essentiels du contrat lors de la commande du sillonn).

⁹ Cet alinéa, pour autant qu'il soit nécessaire, pourrait être transféré dans le rapport explicatif.

¹⁰ Cet alinéa, pour autant qu'il soit nécessaire, pourrait être transféré dans le rapport explicatif.

¹¹ Le champ d'application spécifique pour l'art. 8 CUI est nécessaire afin d'éviter des contradictions entre l'art. 1 et l'art 8 CUI et permet d'assurer que la portée actuelle du recours du transporteur contre le gestionnaire de l'infrastructure soit maintenue, malgré la modification du critère pour l'application des Règles uniformes CUI.

Nouveau paragraphe 4 pour l'article 5¹²:

§ 4 Les organisations internationales de gestionnaires d'infrastructure et d'entreprises ferroviaires peuvent convenir de conditions générales d'utilisation de l'infrastructure et produire un contrat d'utilisation type harmonisé en conformité avec toutes les prescriptions obligatoires en la matière en vigueur dans les États où se situe l'infrastructure devant être utilisée selon ces conditions harmonisées. Lorsque les présentes Règles uniformes autorisent les parties à convenir des règles de responsabilité particulières ou supplémentaires, ces dernières doivent être négociées entre les organisations internationales de gestionnaires d'infrastructure et d'entreprises ferroviaires. Toutes les négociations doivent être équilibrées et non-discriminatoires.

¹² Si ce §4 suggéré est rejeté le CIT propose d'insérer ce texte dans le rapport explicatif pour clarifier que les RU CUI autorisent l'établissement de conditions générales harmonisés pour le contrat d'utilisation.