



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"**

**LAW-16007-CUI 4/4 Add. 2  
29.04.2016**

Original : EN

## **4<sup>E</sup> SESSION**

---

Position de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire  
(EIM)

10 mars 2016

## Introduction

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) poursuit ses travaux de révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices, dont l'appendice E (« RU CUI »<sup>1</sup>) qui régit plus particulièrement le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur.

La troisième session du groupe de travail a eu lieu le 24 novembre 2015 à Berne en Suisse. En sus des discussions en cours sur le champ d'application et les définitions des RU, les débats se sont également portés sur la question du droit de recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

Le 29 janvier 2016, l'OTIF a présenté un nouveau projet d'article premier sur le champ d'application ainsi qu'une définition révisée de « transporteur » et proposé une nouvelle définition potentielle de « trafic ferroviaire international ». Elle a également proposé deux solutions possibles pour le régime de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure.

Les nouvelles propositions seront discutées au sein du 4<sup>e</sup> groupe de travail de l'OTIF, le 31 mai 2016 à Berne en Suisse.

L'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM) suit de près toute la procédure de révision et entend y apporter sa contribution. Ce nouveau document porte sur les questions suivantes soulevées par les dernières propositions de l'OTIF :

1. le champ d'application : à quels notions et concept de service sa définition juridique devrait être reliée,
2. les définitions de « transporteur » et « trafic ferroviaire international »,
3. le régime de responsabilité : les deux variantes pour le recours du transporteur proposées par l'OTIF.

## 1. Le champ d'application

La nouvelle proposition de l'OTIF pour la définition du champ d'application des RU CUI conserve la référence au « train » et au « trafic ferroviaire international ». Il est proposé que ce dernier soit défini à l'article 3 parmi les définitions, tandis qu'il n'est plus question de définir le terme « train », pour lequel une proposition a déjà été rejetée.

Le consensus obtenu sur l'article premier, § 1, appuie la nécessité de garder un libellé aussi simple que possible afin de veiller à la clarté du champ d'application.

Finalement, une modification rédactionnelle a été apportée : « *entre des États dont un est un État membre* » remplace « *entre deux États [...]* ».

---

<sup>1</sup> Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la COTIF).

## Recommandation

- **Le champ d'application des RU CUI devrait être clarifié et concorder parfaitement avec ceux des RU CIV<sup>2</sup> et RU CIM<sup>3</sup> auxquels il doit être lié.**

### Justification

*Toute modification à l'article premier des RU CUI devrait clairement viser à préciser leur champ d'application. L'EIM est consciente des efforts fournis par toutes les parties afin de simplifier le libellé du champ d'application et d'éviter toute ambiguïté.*

*En conséquence, elle appuie la référence au « trafic ferroviaire international » qui exclut la possibilité d'étendre les RU au trafic national et lie le champ d'application au véritable objectif du contrat d'utilisation, ce dont il avait été convenu à la première session du groupe de travail.*

*L'EIM salue également la décision de l'OTIF de ne pas lier la définition de « trafic ferroviaire international » à l'article 6 de la COTIF, mais de la rechercher dans l'article 3 des RU CUI, parmi les définitions.*

*Néanmoins, elle note qu'une plus grande cohérence, et un lien, est nécessaire entre le champ d'application des RU CUI et ceux des RU CIV et CIM. Ce point est abordé plus bas.*

*L'article premier, § 1, des RU CUI lie le « trafic ferroviaire international » aux « États » alors qu'il est question d'« États membres » dans la définition des champs d'application des CIV et CIM. Par conséquent, l'EIM recommande que le champ d'application des RU CUI lie également le « trafic ferroviaire international » aux « États membres ». Cela assurerait la cohérence nécessaire et empêcherait une potentielle extension du champ d'application des RU CUI.*

## **2. Les définitions**

L'OTIF a présenté une définition modifiée de « transporteur » tenant compte des quelques commentaires livrés pendant la dernière session du groupe de travail. Cette nouvelle version lie la définition au terme « personne » et garantirait selon l'OTIF la cohérence avec l'ensemble de la COTIF, la législation européenne (c.-à-d. la directive 2012/34/UE) et la législation nationale de certains États membres<sup>4</sup> qui prévoit les mêmes conditions. La référence aux CIV et CIM y a en outre été biffée.

Le nouveau projet de définition de « transporteur » concernerait « l'usage commercial », c'est-à-dire le transport de voyageurs et de marchandises, comme activité principale.

De plus, la France a proposé une nouvelle définition de « trafic ferroviaire international », qui utilise le concept de « sillons utilisés pour le trafic international ». Comme le souligne

---

<sup>2</sup> Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – Appendice A à la COTIF).

<sup>3</sup> Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la COTIF).

<sup>4</sup> P. ex. Slovaquie et République tchèque.

le Rapport explicatif, le trafic (ferroviaire) international pourrait être réalisé soit sur un sillon international, c'est-à-dire sur un seul sillon établi par un accord entre deux GI ou plus (c.-à-d. des sillons pré-établis dans les corridors de fret ferroviaire), soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus, les GI coordonnant leurs offres de sillons respectives pour permettre au transporteur d'exploiter un train internationalement, dans le cas où un GI est sis dans deux États différents. Cela est lié au champ d'application défini à l'article premier.

#### Recommandation

- **La définition de « transporteur » doit être modifiée afin de la relier au champ d'application précisé mais ni rétréci, ni élargi.**

#### Justification

*La définition du terme « transporteur » est étroitement liée au champ d'application des RU CUI. Or, l'EIM est d'avis que la définition proposée ne participe pas à l'éclaircissement du champ d'application, mais tend plutôt à son extension.*

*Tout d'abord, il est difficile de décrire précisément ce qui pourrait être considéré comme « l'activité principale » du transporteur. Ensuite, si le transport de personnes ou de marchandises est défini comme « l'activité principale », toutes les autres situations, p. ex. la maintenance des trains ou les trains vides, pourraient également entrer dans le champ d'application des RU CUI, ce qui en étendrait la portée.*

*La définition du terme « transporteur » devrait plutôt être explicitement liée à l'utilisation commerciale effective de l'infrastructure, c.-à-d. le transport de personnes ou de marchandises, au moyen de transports internationaux. Il faudrait par conséquent biffer « dont l'activité principale » et inclure une référence aux RU CIV/CIM.*

#### Recommandation

- **La définition de « trafic ferroviaire international » doit être plus claire et cohérente avec le champ d'application et la définition de « transporteur ».**

#### Justification

*Pour commencer, l'EIM note avec satisfaction que la proposition de la France lie le « trafic ferroviaire international » aux sillons ferroviaires, conformément à ce que l'EIM recommandait dans sa dernière position.*

*Elle estime cependant que cette proposition doit être partiellement modifiée afin d'éviter toute ambiguïté et d'assurer sa pleine cohérence avec le champ d'application des RU CUI.*

À cet effet, l'EIM recommande premièrement de remplacer « implique » par « nécessite »<sup>5</sup>, car le trafic ferroviaire international doit selon elle être strictement lié à l'utilisation d'un sillon international et ne devrait renvoyer à rien d'autre.

De plus, une référence aux Règles uniformes CIV et CIM devrait être ajoutée afin d'établir un lien entre la définition de « trafic ferroviaire international » et l'utilisation de sillons aux fins des contrats de transport CIV et CIM. Ainsi, le champ d'application des RU CUI ne dépasserait pas le champ actuel que le groupe de travail entend clarifier. Cela permettrait également de confirmer le lien avec l'utilisation commerciale de l'infrastructure et serait en parfaite cohérence avec la définition modifiée de « transporteur ». Enfin, comme dans le champ d'application, « au moins deux États » devrait être remplacé par « au moins deux États membres ».

#### Recommandation

- **Le concept couvert par le terme « gestionnaire » devrait être explicité dans le Rapport explicatif.**

#### Justification

Tout au long des RU CUI, le mot « gestionnaire » est utilisé pour désigner les gestionnaires d'infrastructure (ferroviaire), tandis que dans la législation européenne (directive 2012/34/UE), c'est l'expression « gestionnaire d'infrastructure » qui est employée, tout comme dans le nouveau projet de définition de « trafic ferroviaire international ».

En conséquence, pour éviter toute erreur d'interprétation éventuelle, l'EIM suggère de s'en tenir à l'usage de la COTIF, à savoir « gestionnaire », et d'insérer dans le Rapport explicatif une clarification concernant le terme « gestionnaire » afin de s'assurer qu'il est compris comme équivalent au terme « gestionnaire d'infrastructure » utilisé dans le droit de l'UE<sup>6</sup>.

### **3. Le régime de responsabilité : le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure**

L'OTIF a soumis à l'attention des parties aux débats deux scénarios concernant le droit de recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Il y est question du régime de responsabilité en cas de dommages causés par l'infrastructure dont le transporteur répond vis-à-vis de ses clients en vertu des RU CIM ou CIV.

La première option, suggérée par la France, serait de biffer la référence aux RU CIV et CIM à l'article 8, § 1, lettre c), des CUI et de la remplacer par « un train qui réalise un trafic ferroviaire international ». Ainsi, dans le contexte d'une modification du champ

---

<sup>5</sup> Les versions anglaise et allemande devront également être modifiées en conséquence.

<sup>6</sup> À cet égard, il ne faut pas oublier que la définition de « gestionnaire d'infrastructure » dans le droit de l'UE est en train d'être examinée en vue de sa modification dans le cadre du « 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire ».

d'application, les règles existantes à l'article 8, § 1, seraient conservées. Le Rapport explicatif préciserait que seuls les transporteurs utilisant des trains internationaux (c.-à-d. en trafic international) pourraient profiter de ce recours.

Le second scénario envisage le transfert du droit de recours du transporteur des RU CUI vers les RU CIV et CIM. Cette solution pourrait permettre au transporteur d'exercer son droit de recours dans le cadre de tout contrat de transport international, que le train soit utilisé internationalement ou nationalement. Les RU CUI resteraient applicable dans les cas de dommages visés à l'article 8, § 1, lettre a) et b), des CUI. L'article 8, § 1, lettre c), des RU CUI serait biffé.

#### Recommandations :

- **Les dispositions des RU CUI sur la responsabilité en cas de dommages indirects ne devraient pas être élargies.**
- **L'équilibre financier des GI, garanti par l'obligation imposée par le droit de l'UE aux États membres, devrait être protégé.**

#### Justification

*L'EIM souhaiterait réaffirmer ses précédentes positions concernant le régime de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.*

*Essayer d'élargir les dispositions sur la responsabilité aurait pour effet que les RU CUI régiraient le droit national, ce qui va au-delà du transport international soumis à la COTIF.*

*En outre, l'EIM souligne que la législation de l'UE<sup>7</sup> réglemente rigoureusement les prix pour les gestionnaires d'infrastructure. En principe, le prix pour l'utilisation de l'infrastructure est fondamentalement celui des frais résultant directement de l'exploitation du service ferroviaire. Par conséquent, le GI ne peut pas inclure les risques d'exploitation dans ses prix comme le ferait une entreprise ordinaire.*

*En fait, le gestionnaire d'infrastructure n'a aucune influence sur la politique tarifaire d'une entreprise ferroviaire et ne peut donc pas non plus influencer le montant de la compensation. À ce titre, il est primordial de veiller à ce que le gestionnaire d'infrastructure soit totalement indépendant des politiques tarifaires des entreprises ferroviaires puisqu'il n'aurait aucun contrôle sur le montant des indemnités qu'il pourrait avoir à verser.*

*Étendre la responsabilité des GI aux dommages indirects entraîne également un risque juridique et financier qu'assumerait en premier lieu le GI, mais aussi in fine les États membres concernés (du moins ceux qui sont membres de l'UE), contraints par la législation européenne à veiller à l'équilibre financier des GI<sup>8</sup>.*

---

<sup>7</sup> Comme le souligne à juste titre la note de cadrage, la législation de l'UE relève du droit public.

<sup>8</sup> Voir art. 8 de la directive 2012/34/UE.

Recommandation :

- **Les deux scénarios pour le droit de recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire devraient être rejetés.**

Justification (premier scénario)

*La première option, proposée par la France, élargit le régime de responsabilité. L'EIM est sceptique quant au libellé utilisé qui semble trop évasif et ambigu et ne fait pas le lien avec les indemnités découlant des responsabilités prévues dans les CIV et CIM.*

*D'une part, aucune relation n'est établie avec une quelconque base juridique concernant les dommages, et le GI pourrait donc se retrouver responsable des dommages devant être indemnisés par le transporteur à ses clients, même sur une simple base contractuelle. D'autre part, le texte proposé ne mentionne aucune personne devant laquelle répondrait le transporteur.*

Justification (second scénario)

*La seconde possibilité, proposée par l'OTIF, ouvre la voie à des risques juridiques, financiers et de procédure. Tout d'abord, en cas de dommages indirects, cette proposition entraînerait une extension du champ d'application des RU CUI : que le parcours du train soit national ou international, il y aura toujours un droit de recours si le gestionnaire d'infrastructure est responsable. Le droit de recours du transporteur s'appliquerait alors sur l'ensemble du réseau national des États membres.*

*De plus, si le recours est dorénavant traité dans les RU CIV et CIM, la proposition peut entrer en conflit avec l'article 5 bis, § 2, des RU CUI<sup>9</sup> qui garantit que les régimes de responsabilité des GI et des transporteurs n'interfèrent pas avec les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE. Avec le second scénario, cela pourrait ne plus être garanti.*

*L'EIM souligne de surcroît l'incohérence entre le champ d'application des RU CUI d'un côté et ceux des RU CIV et CIM de l'autre. En effet, les RU CUI traitent de la relation entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure, tandis que les RU CIV et CIM portent sur la relation entre le transporteur et les clients. Par conséquent, les champs d'application des RU CIV et CIM devront être modifiés en ce sens : tels quels, ils ne s'appliquent qu'au contrat de transport et pas au contrat d'utilisation de l'infrastructure auquel le gestionnaire d'infrastructure est partie. En fait, toute la structure de la COTIF actuelle, à savoir un appendice pour chaque contrat, s'en trouverait affectée.*

*Il importe également de noter qu'il existe des réserves de certains États membres à l'encontre des CUI. Si les dispositions sont transférées dans les CIV et CIM, il doit s'en ensuivre que le droit des États membres d'introduire une réserve vis-à-vis des appendices en question doit être réexaminé.*

---

<sup>9</sup> Article 5 bis, § 2, CUI : « Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. ».

*Cette proposition comporte finalement certains risques du point de vue de la procédure, notamment en ce qui concerne la possibilité d'une révision simultanée des RU CIV et CIM et des RU CUI. L'EIM souligne qu'il n'a jamais été question de réviser les appendices A et B à la COTIF. De plus, on peut supposer qu'une révision des CIV impliquerait nécessairement une coordination complexe avec le droit de l'UE et le règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR)<sup>10</sup> auquel les CIV ont été largement incorporées comme annexe.*

\*\*\*\*\*

**Pour plus d'informations, veuillez contacter :**

**Tommaso Spanevello**

Analyste des politiques de l'UE

Tél. +32 2 234 37 73

Courriel [Tommaso.Spanevello@eimrail.org](mailto:Tommaso.Spanevello@eimrail.org)

L'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM) a été fondée en 2002 afin de promouvoir les intérêts et opinions des gestionnaires d'infrastructure indépendants en Europe à la suite de la libéralisation du marché ferroviaire de l'UE. Elle apporte également son expertise technique aux organismes européens comme l'Agence ferroviaire européenne. Son principal objectif est de favoriser la croissance du trafic ferroviaire et le développement en Europe d'un réseau ferré ouvert, durable, efficace et tourné vers ses clients.

---

<sup>10</sup> Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

**Annexes :**

**Annexe I – Tableau des modifications proposées par l’EIM**

**Annexe II – Avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques**

## Annexe I – Tableau des modifications proposées par l’EIM

10 mars 2016

Objet	Proposition de l’OTIF (3 <sup>e</sup> session, 24 novembre 2015 à Berne)	Proposition de l’EIM (4 <sup>e</sup> session, 31 mai 2016 à Berne)
<p>Champ d’application Article 1<sup>er</sup>, § 1, CUI</p>	<p>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.</p>	<p>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 <b>au moins deux États membres</b>. <del>des États, dont au moins un est un État membre.</del></p>
<p>Définition de « transporteur » Article 3, CUI</p>	<p>c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale dont l’activité principale est le transport des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail 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 ;</p>	<p>c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale <del>dont l’activité principale est le transport</del> qui <b>transporte</b> des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail <b>sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM</b> 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 ;</p>
<p>Définition de « trafic ferroviaire international » Article 3, CUI</p>	<p>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 États et coordonnés par les gestionnaires d’infrastructure concernés ;</p>	<p>aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui <b>nécessite</b> l’utilisation d’un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États <b>membres</b> et coordonnés par les gestionnaires concernés afin de permettre le transport de personnes ou de marchandises <b>au sens des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM</b> ;</p>

## Annexe II – Avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques



**Avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques  
sur les nouvelles propositions transmises par le Secrétaire général de l'OTIF pour la  
révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en  
trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la Convention), en date du  
29 janvier 2016 en annexe à la circulaire A 91-01/501.2016  
10 février 2016, Zagreb**

Le groupe de travail de RNE sur les questions juridiques a examiné en détail les nouvelles propositions transmises par l'OTIF le 29 janvier 2016.

Ses commentaires sur les différentes propositions sont les suivants :

### **I. PROJETS DE TEXTES MODIFIÉS POUR LE CHAMP D'APPLICATION**

#### **Article premier**

#### **Champ d'application**

**§ 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.**

**§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et également lorsque l'infrastructure ferroviaire est exploitée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.**

**§ 3 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.*

#### **Commentaires du groupe de travail :**

Le groupe de travail reconnaît que la nouvelle formulation apporterait en théorie davantage de clarté. Toutefois, nous soulignerons que ce libellé peut être raccordé aux nouvelles propositions ci-après (cf. parties II à IV) que nous ne soutenons explicitement pas.

En conséquence, nous préférons la formulation suivante étant donné que l'objectif du groupe de travail sur les RU CUI était de clarifier le champ d'application, et non de l'élargir ou de le restreindre :

« 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 deux États membres. ». La proposition ne fonctionne pas sans la seconde référence à un État membre.

Par ailleurs, le champ d'application des RU CUI doit être relié aux contrats CIV et CIM : il en a toujours été ainsi et il n'a jamais été prévu de modifier le champ d'application, simplement de le préciser. Cela doit être fait dans l'article premier lui-même ou, selon la suggestion faite dans l'annexe à la circulaire A 91-01/501.2016, via l'inclusion d'une nouvelle définition de « trafic ferroviaire international » comme proposé par la France (voir ci-dessous).

## II. PROJETS DE TEXTES MODIFIÉS POUR LES DÉFINITIONS

### **Article 3** **Définitions**

*Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :*

**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 États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ;**

~~c) « transporteur » désigne celui qui transporte~~ **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 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 ;**

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

### **Commentaires du groupe de travail :**

#### Définition aa) « trafic ferroviaire international »

Le groupe de travail suggère d'ajouter « dont l'objet principal est le transport au sens des Règles uniformes CIV ou CIM ». En effet, nous savons que l'intention de l'OTIF vis-à-vis des RU CUI est d'en clarifier le champ d'application, pas de la modifier (en l'étendant ou le restreignant).

Le groupe de travail suggère de remplacer « implique » par « nécessite » et « États » par « États membres ».

Nous préconiserions donc la formulation suivante :

« "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 membres et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés et dont l'objet principal est le transport au sens des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ; ».

### Définition c) « transporteur »

Le groupe de travail est opposé à la suppression de la référence aux Règles uniformes CIV et CIM. La responsabilité du gestionnaire dans les CUI doit être liée à celles endossées par le transporteur en vertu des obligations selon les CIV et les CIM. La clarification du champ d'application et la suppression de ces dispositions ont de facto créé un régime particulier, distinct de la COTIF, ce qui n'était pas le but recherché.

Le terme « trafic international par rail » renvoie à la lettre aa) où il est défini en tant que « trafic ferroviaire international ». Le libellé doit donc être modifié en conséquence.

L'expression « dont l'activité principale est le transport » n'est pas très claire. Nous suggérons « qui transporte ».

Nous préconiserions donc la formulation suivante :

« "transporteur" désigne celui qui transporte **la personne physique ou morale qui transporte** des personnes **et/ou** des marchandises en trafic **ferroviaire** international 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 ; ».

### Utilisation du terme « gestionnaire »

Bien que le terme « gestionnaire d'infrastructure » soit utilisé depuis au moins 15 ans dans le secteur ferroviaire européen, ce terme n'est pas employé dans la COTIF où il est à la place question de « gestionnaire ». Pour être cohérent avec la COTIF, nous suggérerions donc de parler de « gestionnaire » dans les CUI également. À des fins de clarification, le groupe de travail suggère d'introduire une explication dans le Rapport explicatif (voir plus bas).

## **III. PROJETS DE TEXTES MODIFIÉS POUR LE RECOURS DU TRANSPORTEUR**

En ce qui concerne le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure, les deux variantes présentées à la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail sur les CUI sont soumises à un examen plus approfondi.

1. Conserver, dans le cadre du champ d'application nouvellement défini, les règles existantes à l'article 8, § 1, lettre c), des CUI.
2. Réglementer le recours du transporteur (nouveau) dans les RU CIV et CIM.

**[Texte aux annexes 1 et 2 du présent document]**

### **Commentaires du groupe de travail :**

Le groupe de travail préférerait conserver les règles existantes sans aucune modification.

L'objectif du groupe de travail sur les RU CUI était de modifier les CUI afin de les clarifier, pas de changer ou d'élargir leur champ d'application ou le régime de responsabilité.

Nous ne soutenons pas l'approche consistant à régler le recours du transporteur dans les CIV et CIM car le régime de responsabilité serait alors déconnecté des CUI (p. ex. il n'apparaîtrait pas clairement si le GI est libéré de sa responsabilité indirecte en vertu de l'article 62 *bis* des CIV dans les conditions définies à l'article 8, § 2, des CUI).

De plus, nous voudrions souligner que l'article 5 *bis* s'applique à l'article 8, § 1, et il faudrait donc dupliquer les mêmes dispositions.

L'article 8, § 2, devrait également être biffé.

Un certain nombre d'États membres ont introduit des réserves contre les CUI, qu'il faudra réexaminer si cette disposition est déplacée dans d'autres appendices contre lesquels il n'y a pas de réserves.

Nous ne pensons pas que la question des dommages pécuniaires devrait être traitée séparément comme le suggère l'explication donnée sur la seconde variante. Les redevances d'accès au voies devant être versées par les entreprises ferroviaires sont plafonnées dans le droit de l'UE (voir directive 2012/34/UE) de sorte que les risques d'exploitation (et notamment les dommages pécuniaires) ne sont pas couverts par ces redevances. Le GI n'a aucune influence sur la politique tarifaire d'une EF et ne peut donc pas non plus influencer le montant de la compensation. Il ne peut pas inclure les risques d'exploitation dans ses prix comme le ferait une entreprise ordinaire.

#### **IV. MODIFICATIONS DU RAPPORT EXPLICATIF PROPOSÉES EN RELATION AVEC LES PROJETS DE TEXTES MODIFIÉS**

[Texte à l'annexe 2 du présent document]

##### **Commentaires du groupe de travail :**

En plus de notre commentaire dans la partie III sur les dommages pécuniaires, nous suggérerions encore d'ajouter une note sur l'utilisation du terme « gestionnaire » qui, dans ce texte, signifie « gestionnaire d'infrastructure » aux termes des directives et de la réglementation de l'UE.