



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 1/3
21.11.2014**

Original: DE

1^{re} session

Prises de position des organisations et associations internationales intéressées à la révision des RU CUI

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Association internationale des tarifeurs (IVT) ont transmis au Secrétariat leurs positions respectives sur le document CUI 1/2, lesquelles sont jointes *in extenso* en annexe.

Les deux organisations abordent la question soulevée par le Secrétaire général d'une nouvelle définition du champ d'application des CUI correspondant mieux aux besoins pratiques et présentent des idées pertinentes. Eu égard au sens et à la finalité de la COTIF, une référence au transport international ferroviaire doit rester à la base de toutes les réflexions.

Le CIT insiste particulièrement sur le fait que la délimitation d'un champ d'application des RU CUI nouvellement défini ne doit pas compromettre l'harmonisation des régimes juridiques de l'ensemble de la chaîne de transport pour l'utilisation de l'infrastructure.

Le CIT souligne que dans la pratique, les termes « sillon international », « attribution internationale », « train international », « contrat international d'utilisation du réseau ferré » et « service ferroviaire international » sont interprétés différemment et montre au moyen d'exemple dans quelle mesure le choix de tel ou tel critère pour l'« internationalité » restreindrait le champ d'application actuel.

Nous comprenons l'avis du CIT selon lequel les termes comme « train international »/ « service international » ou encore « sillon international » doivent être considérés à la lumière de l'exigence absolue selon la COTIF, qui est que le contrat d'utilisation doit couvrir tous les transports CIV/CIM entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée.

Il n'est en revanche pas obligatoire de chercher absolument une solution qui couvrirait l'ensemble du champ d'application rendu très vaste par l'interprétation actuelle (cf. annexe au doc. CUI 1/2). La limitation de ce champ d'application devrait en tout état de cause être examinée.

La solution recherchée doit naturellement être compatible avec le droit de l'UE. Les conditions d'application des RU CUI ne doivent toutefois pas être formulées de telle sorte qu'elles ne pourraient être satisfaites par les États membres de la COTIF non membres de l'UE. L'IVT propose un critère formulé de manière générale qui pourrait être envisagé, à savoir « tous les utilisateurs (entreprises ferroviaires) habilités à utiliser l'infrastructure dans au moins deux États membres de l'OTIF ».

Remarques du CIT sur la note de cadrage du Secrétaire général de l'OTIF pour la première session de son groupe de travail ad hoc le 10 décembre 2014

Monsieur le Secrétaire général,

Nous voudrions vous remercier de votre invitation et de l'envoi de la note de cadrage pour la première session de votre groupe de travail ad hoc sur les CUI. Nous sommes ravis que nous soit donnée la possibilité de vous envoyer la position du CIT sur les documents relatifs aux points à l'ordre du jour de la réunion, envoyés le 9 octobre 2014. Si vous deviez avoir besoin d'éclaircissements, nous vous donnerions volontiers de plus amples informations. Nous vous savons encore une fois gré de nous permettre d'exposer nos préoccupations au groupe de travail.

Le CIT juge vos commentaires dans la note de cadrage fort utiles et nous aimerions exprimer nos remerciements pour votre analyse minutieuse et bien étayée des différentes questions. Nous convenons avec vous que reformuler les critères du champ d'application des Règles uniformes CUI et leurs relations avec d'autres concepts sera une tâche ardue et délicate. Nous sommes heureux de pouvoir participer à la préparation de la révision partielle des Règles uniformes CUI et considérons que vos propositions introduisent efficacement les débats.

1. Champ d'application des Règles uniformes CUI

a) Remarques concernant les critères pour le champ d'application

Le CIT et ses membres sont d'avis qu'un élément-clé à prendre en considération dans la reformulation du champ d'application est qu'il faut conserver l'objectif de l'harmonisation juridique de l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour l'ensemble de la chaîne de transport de la circulation d'un train international, tout en définissant à l'avenir plus clairement le champ d'application des Règles uniformes CUI.

Étendre, comme vous l'avez mentionné, le champ d'application des Règles uniformes CUI aux transports nationaux via l'adoption en droit national permettrait d'atteindre cet objectif et nous soutiendrons donc cette idée comme première priorité.

Votre proposition de nouveau critère pour le champ d'application nous laisse entrevoir un débat captivant que nous accueillons favorablement. Le CIT est d'avis cependant que le critère proposé du service international / sillon / contrat d'utilisation de l'infrastructure ne doit être choisi que comme solution de repli, étant donné qu'aucun de ces critères ne couvre autant l'application des Règles uniformes CUI à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les transports internationaux que le libellé actuel. Ne serait principalement pas couvert tout transport international ferroviaire réalisé avec un contrat de transport uniforme *unique* et *plusieurs* trains (p. ex. un voyageur allant avec un billet unique de Bonn (D) à Anvers (BE¹), ou des marchandises traversant trois pays et transbordées dans le deuxième).

¹ Il y a actuellement 4 liaisons quotidiennes avec un train régional (Bonn – Cologne) puis un ICE (Cologne – Bruxelles), pour lesquelles un billet unique peut être émis (source : sbb.ch). La correspondance avec Thalys ne

Nous pensons qu'il est crucial pour le débat et la reformulation de posséder des définitions précises des termes utilisés dans la pratique ces dix dernières années en Europe. Il faut noter que les termes « sillon ferroviaire international », « attribution internationale », « train international », « contrat international d'utilisation du réseau ferré » et « service ferroviaire international » peuvent être interprétés différemment et, selon la manière dont ils sont compris, peuvent restreindre de larges parts du champ d'application actuel des Règles uniformes CUI. En conséquence, nous considérons qu'il importe de prêter particulièrement attention à ces différences lorsque nous discutons des critères.

Le CIT a analysé divers critères et variantes pour la définition des termes mentionnés dans la note de cadrage. Il en est notamment ressorti que l'expression « sillon ferroviaire international » pouvait présenter plusieurs inconvénients. D'une part, cette expression admet plusieurs interprétations ce qui donne lieu à des incertitudes juridiques ; d'autre part, elle pourrait ne couvrir, en fonction de l'interprétation retenue, qu'une très petite partie seulement du champ d'application actuel des Règles uniformes CUI.

À partir de ses premières conclusions, le CIT suggérerait donc (en tant que solution de repli uniquement, comme mentionné plus haut) d'envisager comme critère pour le nouveau libellé « *une demande de sillon pour un trajet ferroviaire international* », solution qui, d'une part, restreindrait moins le champ d'application actuel² et dont la mise en œuvre pourrait, d'autre part, être fondée sur les informations sur la course du train fournies lors de la demande d'attribution de sillon, selon les prescriptions des STI ATSV/TAF. Le mot « international » pourrait être compris de manière analogue aux définitions de « service de fret international » et « service international de transport de voyageurs » aux points 4 et 5 de l'article 3 de la directive 34/2012/UE, mais renvoyant aux États membres de l'OTIF.

Le critère d'une « demande de sillon pour un trajet ferroviaire international » restreindrait également le champ d'application actuel et les Règles uniformes CUI ne couvriraient ainsi plus complètement à l'avenir l'utilisation de l'infrastructure pour les transports internationaux selon les Règles uniformes CIM/CIV.

peut être achetée qu'avec deux billets (Thalys dispose d'un système IRT global d'émission de billets). Actuellement, l'ensemble du trajet constitue un transport aux termes des RU CIV. Avec comme critère le « train international », deux systèmes de responsabilité différents s'appliqueraient pour l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure pour le même trajet, p. ex. pour les recours contre le gestionnaire d'infrastructure.

² Ce critère permettrait au moins d'harmoniser tous les contrats d'utilisation de l'infrastructure pour un « train international » :

- que le sillon soit pré-existant ou sur mesure,
- que le sillon soit attribué sur une base « internationale » ou nationale,
- qu'une ou plusieurs entreprises ferroviaires procèdent au transport (indépendamment du modèle d'exploitation choisi) ou qu'un contrat d'utilisation de l'infrastructure (multilatéral/« international ») ou plusieurs soient conclus entre une ou plusieurs entreprises ferroviaires et un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport en question.

Avec ce critère pour le champ d'application, les Règles uniformes CUI ne couvriraient plus à l'avenir qu'en partie l'utilisation de l'infrastructure par les transports internationaux selon les Règles uniformes CIM/CIV. L'utilisation de l'infrastructure pour les transports effectués avec un seul contrat de transport mais différents trains (p. ex. pour un voyageur allant de Bonn (D) à Bruxelles (BE) ou des marchandises expédiées avec une lettre de voiture CIM qui sont transbordées ou dont le wagon est manœuvré en cours de route) ne sera notamment plus couverte (et donc plus harmonisée).

b) Applicabilité des Règles uniformes CUI aux installations de service

Il a été généralement admis, tant au sein de la commission CUI du CIT que lors des discussions avec les gestionnaires d'infrastructure sur la mise à jour des E-CG-I, que l'application des Règles uniformes CUI devait être limitée aux seules installations de services qui sont exploitées conformément au droit national par le gestionnaire d'infrastructure. Nous soumettons donc au groupe de travail cette limitation pour discussion.

2. Extension de la responsabilité à l'article 8, § 1, lettre c)

Nous souhaiterions clarifier un aspect de l'extension de la responsabilité aux dommages pécuniaires dus en application du droit national. La modification suggérée par le CIT d'étendre la responsabilité définie à l'article 8, § 1, lettre c), visait les indemnités devant être versées par le transporteur au client final (à savoir le voyageur ou l'expéditeur). Pour éviter tout malentendu quant aux autres indemnités pouvant être dues en vertu du droit national, nous suggérons d'examiner s'il serait plus adéquat de mentionner explicitement les « clients » dans le texte même ou dans le rapport explicatif.

3. Nouveau point : Réserve pour le droit national à l'article 5 bis, § 2, des Règles uniformes CUI

Comme point supplémentaire pour discussion, nous suggérerions d'examiner s'il est nécessaire de conserver l'article 5 bis, § 2, des Règles uniformes CUI sur les réserves pour le droit national, dans la mesure où il s'agit de règles de droit privé national et en particulier du régime de responsabilité civile. Le CIT considère que la primauté du droit national sur le régime de responsabilité défini aux articles 8 et 9 des Règles uniformes CUI contredit d'une part la nature contraignante de ce régime établie à l'article 4 des Règles uniformes CUI et rend d'autre part problématique l'harmonisation des régimes de responsabilité pour les transports internationaux.

4. Possibilité de soumettre ultérieurement de nouveaux points pour discussion

Le CIT suppose qu'il sera toujours possible de proposer des points supplémentaires pour discussion quant à la révision et au régime de responsabilité à une date ultérieure. Au vu de la nouvelle révision plus approfondie et étendue des Règles uniformes CUI, nos membres ont exprimé le besoin de discuter de nouveaux aspects (p. ex. l'application des Règles uniformes CUI aux trains vides, les types supplémentaires de responsabilité, les nouvelles questions de responsabilité relatives aux parties aux nouveaux contrats devant être conclus à l'avenir, comme la manière de régler la responsabilité des « candidats » autres que les entreprises ferroviaires au sens de la directive 34/2012/UE).

Nous aimerions vous remercier encore une fois de nous donner l'opportunité de participer au développement des Règles uniformes CUI et avons hâte de travailler avec vous au sein de votre groupe de travail ad hoc sur les CUI.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de nos meilleurs sentiments.

sig. Cesare Brand
Secrétaire général

sig. Myriam Enzfelder
Conseiller juridique principal

Position de l'Association internationale des tarifeurs (IVT)

L'IVT présente ses remerciements pour l'invitation à participer, le 10 décembre 2014, à la 1^{re} session du groupe de travail « Révision des RU CUI », transmise dans le courrier A 91-01/502.2014 du 9 octobre 2014.

L'IVT se permet de présenter la position suivante sur les questions posées dans le document CUI 1/2, envoyé avec l'invitation :

Au sujet du champ d'application des RU CUI

1. *Peut-on conserver « l'exécution de transports internationaux au sens des RU CIV/CIM » comme critère déterminant du champ d'application des CUI ?*

Que l'application des règles relatives aux relations juridiques entre les gestionnaires d'infrastructure et les utilisateurs d'infrastructure (entreprises ferroviaires) dépende du fait que l'utilisateur de l'infrastructure ait conclu ou aurait pu conclure des contrats avec des tiers selon les RU CIM/CIV pose effectivement problème.

2. *Quels autres critères pourraient être envisagés ?*

L'objectif fondamental de la COTIF est que soit appliquée en trafic ferroviaire la réglementation la plus uniforme possible lorsque plus d'un État sont concernés. En conséquence, le champ d'application des RU CUI pourrait se rapporter à tous les utilisateurs (entreprises ferroviaires) habilités à utiliser l'infrastructure dans au moins deux États membres de l'OTIF.

3. *Le champ d'application des CUI devrait-il être relié à celui des contrats d'attribution de sillon pour les transports internationaux ?*

Le terme « contrats d'attribution de sillon » semble trop spécifique.

4. *Cela ne serait-il pas plus simple et plus pratique si le champ d'application était lié à « l'utilisation de sillons internationaux », au lieu d'utiliser le critère de l'exécution de « transports internationaux au sens des RU CIV/CIM » ?*

En référence à la réponse à la deuxième question, cette question est approuvée sur le fond. L'expression « sillons internationaux » semble cependant trop spécifique.

5. *Dans ce cas, l'utilisation de l'infrastructure par des trains « internationaux », c.-à-d. transfrontaliers, deviendrait le seul nouveau critère. En matière de réparation des préjudices indirects au transporteur, le recours du transporteur en cas d'indemnités versées aux clients conformément à la législation nationale serait également couvert, dans la mesure où il s'agirait de voyageurs ou de marchandises transportés en trafic intérieur dans des trains « internationaux ».*

Au sens de la réponse à la question 2, il ne s'agirait pas de l'utilisation par des trains « internationaux », c.-à-d. transfrontaliers, mais de l'utilisation de l'infrastructure par des « utilisateurs internationaux », c.-à-d. ceux (entreprises ferroviaires) qui, en cas de non

application des RU CUI, peuvent être concernés par des responsabilités juridiques non uniformes, etc. par rapport au gestionnaire d'infrastructure.

6. *Dès lors, peut-on/doit-on étendre l'application des CUI à l'ensemble des réseaux nationaux dans le cadre de l'UE ?*

Cela serait souhaitable aux fins de l'uniformité juridique.

Au sujet des infrastructures de service

7. *Les dispositions des RU CUI doivent-elles être applicables à l'ensemble (ou du moins à la majorité) des services associés à l'utilisation de l'infrastructure ?*

Un tel élargissement du champ d'application actuel doit être examiné avec la plus grande précaution ; il s'agirait en particulier ici de définir clairement les « services associés à l'utilisation de l'infrastructure » concernés par cet élargissement.

Au sujet de la responsabilité

8. *Le problème des dommages directs peut-il être résolu avec une définition amendée du champ d'application des CUI ?*

On peut le supposer puisque le champ d'application au sens des explications aux points 2 et 5 ne dépendrait plus que de la qualification de la partie lésée comme « utilisateur international de l'infrastructure » et non de sa relation avec des tiers.

9. *Pour ce qui est des dommages indirects (droit de recours), les dispositions des CUI devraient-elles être élargies afin de couvrir d'autres dommages ?*

En principe, oui.

10. *Si tel est le cas, le recours en cas d'indemnités versées par le transporteur au titre de textes juridiques autres que les RU CIV/CIM devrait-il être couvert ?*

En principe, oui, dans la mesure où les « textes juridiques autres » sont définis de manière suffisamment claire (droit applicable dans l'État où est située l'infrastructure ou dans l'État ou le gestionnaire d'infrastructure a son siège ?).

11. *Est-il nécessaire de créer un parallèle entre l'article 8, § 1, et l'article 9, § 1, c'est-à-dire d'insérer une nouvelle lettre c) en plus de la responsabilité du transporteur pour les dommages corporels (lettre a) et pour les dommages matériels causés au gestionnaire d'infrastructure (lettre b) afin de couvrir également les dommages pécuniaires qui lui sont causés (dommages indirects) ?*

En principe, oui, là aussi dans la mesure où la base juridique sur laquelle s'appuient les indemnités du côté du gestionnaire de l'infrastructure sont définies de manière suffisamment claire.