



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

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

**CUI 2/3 Add. 4
01.06.2015**

Original : EN

2^E SESSION

Position du Royaume-Uni

Champ d'application

Options proposées

Le document propose deux options :

- La première serait que les Règles uniformes CUI s'appliquent au « service ferroviaire international », défini comme un service dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport aux termes des RU CIV ou CIM. Le document propose également d'ajouter éventuellement comme critère que tous les wagons et voitures doivent franchir au moins une frontière, mais que le train peut toujours être assemblé et/ou divisé et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes ;
- La seconde serait que les RU CUI s'appliquent aux trains internationaux, définis comme les trains pour lesquels la demande de sillon prévoit le franchissement d'au moins une frontière d'un État membre.

Par conséquent, la première option est en fait une version perfectionnée de la seconde. Dans les deux cas, une frontière d'un État membre doit être franchie, mais pour la première solution, cela ne suffit pas : l'objet principal du service doit être de transporter des voyageurs ou des marchandises internationaux.

Nous sommes d'avis que ces solutions constitueraient toutes deux une amélioration par rapport au libellé actuel, car la référence que celui-ci fait aux contrats individuels de transport des voyageurs ou des marchandises crée au mieux des ambiguïtés et a dans le pire des cas des conséquences illogiques ou onéreuses. Nous soutenons donc l'approche globale suivie par le projet.

Nous nous demandons toutefois si les RU CUI devraient s'appliquer si le trajet implique un seul État membre et un ou plusieurs pays tiers. L'objet de la COTIF est de régler les relations entre ses membres : CIV et CIM se réfèrent ainsi au transport entre deux États membres et non au franchissement des frontières des États membres.

S'agissant du choix entre les deux options, le Royaume-Uni préférerait la première, bien qu'il reconnaisse que la seconde établirait une plus grande sécurité juridique. Selon nous, le franchissement d'une frontière ne modifie pas nécessairement la nature d'un service ferroviaire au point de devoir appliquer un régime juridique différent. Si un train, mais ni ses voyageurs, ni ses marchandises, franchit une frontière, il n'est à notre avis pas nécessaire que les contrats soient soumis aux règles uniformes.

Nous pensons que si ce que nous appelons plus haut la « première option » était suivie, il ne serait probablement pas pertinent d'exiger que toutes les voitures ou tous les wagons franchissent au moins une frontière, car des modifications anodines du train pourraient alors avoir des conséquences disproportionnées sur les accords juridiques applicables.

Questions rédactionnelles

Nous nous permettons de soumettre un certain nombre de commentaires sur des points de formulation mineurs. Nous espérons qu'ils seront utiles et nous attendons à ce qu'ils soient eux-mêmes discutés plus avant et peaufinés. Je voudrais souligner que nous ne commentons ici que le libellé et pas la teneur du texte proposé.

Au paragraphe 1, nous suggérerions de ne pas ajouter de concept défini de « train/service de transport international », car cette expression ne serait utilisée qu'une seule fois et le

mécanisme de création d'un nouveau concept défini rallongerait la rédaction. Pour la première option, nous proposerions de dire : « Les Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un service de transport [...] ». Pour la seconde, le texte pourrait dire : « Les Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un service de transport prévu [...] ».

Dans le paragraphe 1, lettre b), proposé, nous n'utiliserions pas l'expression « transport au sens des Règles uniformes CIV ou CIM », car, pour autant que nous le sachions, ces règles ne définissent pas le concept de « transport », mais disent s'appliquer aux contrats de transport avec un aspect international. Nous suggérerions soit de parler de « transport régi par un contrat auquel s'appliquent les Règles uniformes CIV ou CIM », soit de répéter les critères d'application des CIV et CIM.

Nous n'avons pas été en mesure d'étudier en détail le libellé proposé pour la deuxième option. Nous ne savons notamment pas si l'expression « *train path order* » dans la version anglaise est le terme reconnu pour une demande de capacité d'infrastructure. Cela étant, la disposition pourrait peut-être être libellée comme suit : « [...] *an international train is a transport service in respect of which the train path order provides for the crossing of [...]* ». (Selon notre expérience, l'équivalent anglais au français « prévoit » est le plus souvent « *provides* » et non « *foresees* ».)

Contrats normalisés

Le document demande s'il serait opportun d'insérer un paragraphe permettant aux associations de GI et d'EF de convenir de contrats d'accès normalisés.

Nous sommes favorables à cet objectif de faciliter les discussions entre gestionnaires d'infrastructure et transporteurs à l'échelle internationale pour créer des conditions contractuelles types facultatives et nous convenons également que l'OTIF a un rôle à jouer en ce sens. En revanche, nous ne pensons pas qu'une disposition dans un instrument juridiquement contraignant soit le bon moyen d'atteindre cet objectif : même sans une telle disposition, les associations internationales de gestionnaires d'infrastructure et de transporteurs ont le droit de convenir de conditions contractuelles types facultatives. La disposition n'aurait donc pas d'utilité en droit et pourrait tout au plus semer la confusion.

Participation au groupe de travail

Dans sa lettre, le Secrétaire général demande que les États membres lui indiquent s'ils désirent participer au groupe de travail CUI. Je peux confirmer que le Royaume-Uni souhaite toujours en faire partie.

Conclusion

Nous espérons que ces commentaires seront utiles à l'OTIF et ses États membres et que nous n'avons rien oublié. Nous sommes prêts à clarifier et discuter toute question qu'ils soulèveraient.