



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
30.04.2015**

Original: EN

2^e SESSION

Premier projet du Secrétaire général

CHAMP D'APPLICATION DES CUI DÉRIVÉ DE LA DIRECTIVE 2012/34/UE

1. La question du champ d'application des CUI devrait tenir compte de la notion de service international ou de train international comme déclencheur de l'application des règles uniformes, afin de surmonter la difficulté que pose l'obligation de devoir se fonder sur de multiples contrats nationaux pour autoriser l'utilisation de l'infrastructure pour le transport international. En d'autres termes, il y a deux solutions possibles :

- a) une solution basée sur le terme « service international » tel qu'il est défini dans la directive 2012/34/UE (en particulier à l'article 3, § 5, portant sur le « service international de transport de voyageurs » ;
- b) une solution basée sur le terme « train international ».

En ce qui concerne la première solution, il faut avant toute chose reconnaître que la directive visée comporte deux définitions différentes, l'une pour le service international de transport de voyageurs, et l'autre pour le service de fret international.

En ce qui concerne la deuxième solution, il faut admettre qu'il n'existe pas de définition appropriée de « train international ». Il est clair que la définition technique de « train » (art. 2, lettre ee1), des ATMF) ne conviendrait pas. Une approche pragmatique pourrait être envisagée en partant du fait que les sillons pour les services de transport internationaux doivent être coordonnés de sorte que des trains internationaux puissent être exploités. Un train international peut être identifié en s'appuyant sur la demande de sillon.

Si la première solution est choisie, se pose la question de savoir comment le service de transport peut être qualifié d'« international » et quels critères appliquer. Tant les CUI que la directive de l'UE s'appuient sur la finalité du service (CUI : « aux fins de » ; directive : « objet [du service] » et « objectif du service ») pour évaluer si le champ d'application d'un service est le trafic international. La directive de l'UE n° 2012/34/UE parle d'« **objet principal** », ce qu'elle définit clairement au considérant 18 : « L'objet principal des nouveaux services devrait être le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de déterminer l'objet principal du service à la demande d'une partie intéressée. » L'élément de définition selon lequel « tous les wagons » doivent « [franchir] au moins une frontière » peut s'avérer problématique puisqu'il n'est pas totalement exclu que, pour une raison ou une autre, un ou plusieurs wagons puissent être détachés du train, à la gare frontière par exemple, avant que le train ne franchisse la frontière. Cela aurait-il alors pour conséquence que l'ensemble du train perdrait sa qualité de « service de transport international » ?

Selon l'article 10, § 3, de la directive de l'UE n° 2012/34, soit il est évident que le service international est l'objet principal, soit cela est déterminé par l'organisme de contrôle compétent. Dans cet esprit, un État membre peut exploiter la possibilité offerte par l'article 11 de cette même directive et limiter le droit d'accès et le droit de prendre et déposer des voyageurs.

Il arrivera bel et bien qu'un transporteur national (qu'il fournisse ou non des services publics) transporte le cas échéant des voyageurs avec des contrats CIV. Cependant, on peut présumer que pour ce transporteur, l'objectif principal sera le transport national. Le champ d'application des CUI devrait être

adapté de telle sorte qu'un transporteur national fournissant principalement (mais pas exclusivement) des services nationaux ne serait pas concerné par les CUI.

L'autre solution peut être de se référer à la demande de sillon qui, dans la réglementation, inclut une information quant au caractère international du service envisagé.

2. Partant de cette analyse, il y a trois éléments que le nouveau champ d'application devrait inclure :

- un ou plusieurs contrats nationaux (succession de contrats),
- franchissement effectif d'une frontière comme élément de définition,
- transport CIV ou CIM (contrat de transport international de voyageurs ou de marchandises, c.-à-d. franchissement de frontière comme objectif convenu entre les parties) comme objectif principal. Si l'objectif principal est le transport national, le service de transport ne devrait pas être concerné par les CUI.

Le Secrétaire général proposerait donc l'article premier modifié des CUI suivant, s'inspirant de l'article 3, § 5, de la directive n° 2012/34/UE (les changements apparaissent en gras) :

Article premier Champ d'application
<p>§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un [train] / [service de transport] international. Au sens des présentes Règles uniformes, un « service de transport international » est un service de transport :</p> <p>a) dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ;</p> <p>b) dont l'objet principal est le transport au sens des Règles uniformes CIV ou CIM.</p> <p>[Le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons et voitures franchissent au moins une frontière.]</p> <p>[Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un service de transport prévu dans la demande de sillon comme franchissant au moins une fois la frontière d'un État membre.]</p> <p>§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout [train] / [service de transport] 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.</p> <p>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.</p> <p>§ 3 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :</p> <p>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 ;</p> <p>b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.</p>

Ce champ d'application amendé, lié à un train ou service international et lu et interprété en combinaison avec l'article 8 des CUI, limitera l'application des CUI aux dommages indirects aux entreprises ferroviaires qui appliquent les RU CIV/CIM. Dans les faits, les dommages indirects en ce qui concerne l'indemnisation d'un voyageur CIV dans le train Lyria entre Berne et Paris seront couverts, mais si son

billet inclut en plus Paris-Blois, le recours ne sera pas couvert par les CUI. Cette question pourra être débattue à la prochaine réunion du groupe de travail « RU CUI ».

3. Du point de vue du Secrétaire général, puisqu'il n'y a pas de contrat unique qui rendrait possible l'utilisation de l'infrastructure sur le territoire de plusieurs États, un contrat type pourrait être utile afin d'éviter les lourdeurs administratives. Il pourrait être fondé sur l'article 6, § 8, des CIM :

« Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière. »

Pour les CUI, au vu des délicates questions de droit national, nous devrions insister sur :

- la nature facultative de ce contrat type,
- la nécessité de respecter le droit national / de l'UE dans l'État où se situe l'infrastructure,
- l'implication des associations de gestionnaires d'infrastructure.

Le Secrétaire général proposerait alors un nouveau paragraphe 4 pour l'article 5 :

Nouveau paragraphe 4 pour l'article 5 :

§ 4 Les associations internationales de gestionnaires d'infrastructure et de transporteurs 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.