



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“
Working group “CUI UR”**

**CUI 3/3 Add. 5
06.11.2015**

Original : EN

3^E SESSION

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

Introduction

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

À la suite de la deuxième session du groupe de travail du 8 juillet 2015, l'OTIF a diffusé un nouveau projet de texte pour l'article 1^{er} sur le champ d'application des CUI et proposé de nouvelles définitions à l'article 3 pour « transporteur » et « train ».

Le nouveau projet de texte et les nouvelles définitions seront discutés au sein du 3^e groupe de travail de l'OTIF, le 24 novembre 2015 à Berne en Suisse.

L'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM) a suivi de près toute la procédure de révision et y a apporté des contributions. 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 », « train » et « train international ».

1. Le champ d'application

Le premier point concerne l'article premier des RU CUI qui en définit le champ d'application. Le nouveau projet de texte de l'OTIF lie ce champ d'application à un « train » réalisant « un trafic ferroviaire international » entre deux États, dont au moins un est un État membre.

D'après la Commission de révision de l'OTIF, lier le champ d'application au « trafic ferroviaire international » garantira que les CUI, tout comme les CIM et CIV, n'ont pas été créées pour le trafic national. Cela serait conforme à la décision approuvée pendant les discussions de ne pas étendre le champ d'application au trafic national.

Par ailleurs, le terme « trafic ferroviaire international » devrait être compris au sens de l'article 6 de la COTIF.

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

Il a finalement été proposé de considérer que le trafic ferroviaire international est réalisé entre « deux États », afin de garantir la concordance avec l'article premier, § 2, des RU CIM².

Recommandation

- **Il faudrait définir plus clairement le concept de « trafic ferroviaire international » dans le champ d'application³. La référence à l'article 6 de la COTIF dans le Rapport explicatif devrait être biffée.**

Justification

Le principal objectif en ce qui concerne le champ d'application devrait être de la rendre plus clair. À cet égard, l'EIM se félicite que le nouveau projet de texte pour l'article premier des CUI, en renvoyant au « trafic ferroviaire international », semble exclure la possibilité d'étendre les RU au trafic national.

Le principal argument pour lier le champ d'application au « trafic international ferroviaire » est la référence à l'article 6 de la COTIF⁴. Établir ce lien apporterait ainsi la cohérence nécessaire pour ne pas avoir à chercher de nouvelles définitions.

Il faut toutefois souligner que l'article 6 de la COTIF ne fait que mentionner le « trafic international ferroviaire ». Il ne conceptualise pas ce terme et renvoie simplement aux différents appendices, dont les CUI. Par conséquent, la référence à l'article 6 de la COTIF n'apporte rien et il reste nécessaire de définir et clarifier le « trafic ferroviaire international ».

2. Définitions

Deux nouvelles propositions de définitions des termes « transporteur » et « train » ont été rédigées pour l'article 3 des RU CUI.

La Commission de révision de l'OTIF réfléchit de plus à la possibilité de définir « train international » en tenant compte des éléments suivants : 1) toute unité d'exploitation (un ou plusieurs wagons) ; 2) franchissement d'une frontière prévu/convenu par les deux parties au contrat d'utilisation (mais pas nécessairement effectif) ; 3) utilisation de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire d'au moins deux États / deux États membres.

La future définition pourrait être insérée soit à l'article premier (Champ d'application), soit à l'article 3 (Définitions).

² « Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes. » (art. 1^{er}, § 2, des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises [CIM]).

³ L'avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques, joint en annexe, va dans le même sens.

⁴ Article 6 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), « Règles uniformes ».

Recommandation

- **La définition de « train » ne doit pas être liée au champ d'application et doit être modifiée avec précaution⁵.**

Justification

L'EIM est d'avis que la définition de « train » proposée est trop large et ambiguë. Le texte définit notamment le train comme une « unité d'exploitation », ce qui peut renvoyer au matériel roulant. Par ailleurs, il faut souligner que le « train » n'est pas simplement une « chose », mais une « action », à savoir l'action de faire circuler le matériel roulant sur l'infrastructure selon des horaires prédéterminés.

Le projet de nouvel article premier lie en outre le champ d'application des RU à cette définition très vaste ce qui pourrait avoir pour effet d'étendre le champ d'application, compromettant ainsi potentiellement la clarté et la sécurité recherchées avec la révision des CUI.

Il importe donc de modifier et de clarifier la définition de « train ». En ce sens, elle pourrait être reliée à l'utilisation d'un « sillon », ce qui permettrait notamment de faire référence aux capacités d'infrastructure qui sont l'objet du contrat entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur.

Recommandation

- **Le « transporteur » doit être considéré comme une « entité » plutôt qu'une « personne ».**

Justification

Remplacer « celui qui » par « l'entité qui » garantirait une meilleure clarté juridique de la définition de « transporteur ». En effet, il peut ne pas être évident pour tous qu'il est question de « personne juridique ».

Suggestion

- **Une définition de « train international » pourrait être recherchée et la possibilité de lier le champ d'application à cette définition étudiée.**

Justification

L'EIM est ouverte à la possibilité de rechercher une définition de « train international » qui constituerait un quatrième élément pouvant être inclus dans la définition en plus de ceux mentionnés par l'OTIF : un train international « réalise un transport international, ce qui implique l'utilisation de plusieurs sillons ».

Le plus, l'EIM proposerait de lier le champ d'application des RU CUI au concept nouvellement défini de « train international ». À cet égard, il faut rappeler que pendant les débats, « train international » a déjà été préféré à d'autres options comme « service de transport international » en vue d'être lié au champ d'application des RU pour assurer une plus grande sécurité juridique.

⁵ L'avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques, joint en annexe, comporte la même requête.

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

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.

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



Avis du groupe de travail de RNE sur les questions juridiques sur le nouveau projet de texte transmis 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), daté du 14 août 2015 et joint à la circulaire A 91-01/506.2015

Nouveau projet de texte pour l'art. 1^{er} des CUI :

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 dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international entre deux 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 :

Art. 1^{er}, § 1

En principe, la nouvelle définition du champ d'application peut être approuvée puisque les deux parties (gestionnaire d'infrastructure et transporteur) doivent convenir que le trafic ferroviaire international est réalisé dans le cadre du contrat.

Néanmoins, du point de vue des gestionnaires d'infrastructure, le « sillon » serait toujours un point de référence plus clair pour le champ d'application du trafic ferroviaire international.

Le terme « trafic ferroviaire international » devrait en général être défini plus clairement.

Nouveau projet de texte pour l'art. 3 des CUI :

Article 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes 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 :

Art. 3, lettre x)

Nous suggérons d'amender la définition de « train » (si utilisée ci-dessus) : « [...] destinations, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière. ». Cette définition serait plus claire et en harmonie avec l'art. 3, ch. 4 et 5, de la directive 2012/34/UE.

Extrait du rapport explicatif relatif au nouveau projet de texte :

Article 3 Définitions

[...]

4. Elle a également décidé d'élargir la définition du terme « **transporteur** » à la lettre c) pour mettre en évidence qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences là où le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique. En particulier, les transporteurs d'États non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un État membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit de l'UE, ils sont soumis aux obligations de l'UE, notamment en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité. **L'expression « trafic international » utilisée dans la définition de « transporteur » doit être lue en combinaison avec l'article 6 de la COTIF.**

Commentaires du groupe de travail :

Nous suggérerions de supprimer la référence à l'art. 6 de la COTIF au chiffre 4 de l'art. 3 (Définitions).

Premièrement, il y a contradiction, dans la version anglaise, entre les termes utilisés dans le projet et dans le rapport explicatif : le terme « *international railway traffic* »

est utilisé une fois dans le projet tandis que c'est principalement « *international transport* » qui est employé dans les remarques explicatives sur l'art. 1^{er} et l'art. 3 (Définitions).

Deuxièmement, cette indication n'aide pas à expliquer le terme « transport international » (ou « trafic ») puisqu'il n'est pas non plus défini à l'art. 6 de la COTIF.

30.9.2015
Budapest