

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.2  
21.12.2009**

Original : EN

**24<sup>ème</sup> session**

Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention  
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

## Modifications du texte

### Titre premier Généralités

#### Article 3 Définitions

*Modifier les lettres b), c), f) et g) comme suit :*

*(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)*

- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- 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'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
- f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
- g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,
- l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
  - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,
- répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

## **Titre II Contrat d'utilisation**

### **Article 5 Contenu et forme**

*Modifier les §§ 1 et 2 comme suit :*

#### **« § 1**

Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

#### **§ 2**

Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. »

*Insérer, après l'article 5, un nouvel article 5bis ainsi libellé :*

#### **« Article 5bis Droit non affecté**

- § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.
- § 2 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 Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
- § 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier :
- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
  - l'octroi des licences,
  - la certification en matière de sécurité,
  - l'assurance,
  - la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
  - les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
  - le règlement des litiges. »

**Article 6**  
**Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire**

*§ 1 - Modification rédactionnelle ne concernant que le texte anglais.*

**Article 7**  
**Durée du contrat**

*Supprimer le § 1, renuméroter les §§ 2 à 6 en conséquence et modifier le titre comme suit :*  
**« Fin du contrat »**

## **Rapport explicatif**

**NOTE :** Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 4 a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

## **Remarques générales**

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale lors de ses 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sessions en vue de soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques entre le droit communautaire et celui de la COTIF prévoient qu'en relation avec les Appendices à la COTIF autres que les Appendices F et G, les questions en suspens seront traitées au niveau approprié afin de trouver des solutions pratiques pouvant conduire à la création de groupes de travail appropriés.
2. Conformément à ces décisions et à une initiative du Groupe de travail « Transports terrestres » du Conseil du 12 décembre 2007, un Groupe de travail ad hoc concernant l'Appendice E (CUI) (composé de représentants de la Commission européenne, du Secrétariat de l'OTIF et d'experts juridiques d'Etats membres de l'Union européenne (UE) et de Suisse, ci-après dénommé le « Groupe CUI ») a été constitué dans le but, premièrement, d'examiner les régimes juridiques respectifs et d'identifier les points d'achoppement potentiels, et deuxièmement de proposer des solutions pratiques.
3. Au cours de plusieurs sessions, le Groupe CUI a identifié et discuté les domaines litigieux d'incompatibilité entre le droit communautaire et les RU CUI et adopté un certain nombre de suggestions d'amendements aux RU CUI afin non seulement d'éliminer ces domaines d'incompatibilité, mais aussi de clarifier certaines parties des RU CUI qui, en partie, ont causé des difficultés juridiques entre les deux régimes. Ces amendements et clarifications concernent
  - le champ d'application,
  - les définitions des termes « gestionnaire », « transporteur », « licence » et « certificat de sécurité »,

- les dispositions relatives au contrat d'utilisation,
  - les obligations particulières des transporteurs et gestionnaires,
  - la responsabilité des dommages causés par un retard/une perturbation dans l'exploitation et
  - les procédures de conciliation.
4. Le principal objectif des amendements suggérés par le Groupe CUI a été de prendre en compte les évolutions survenues dans la législation communautaire, y compris les instruments qui, à l'époque de l'adoption des RU CUI, n'étaient pas encore en vigueur, tels que par exemple les Directives 2001/14/CE, 2004/49/CE et 2004/51/CE ainsi que le Règlement CE/1371/2007.
  5. En outre, le présent Rapport explicatif attire l'attention sur le fait que les transports internationaux ferroviaires au départ d'Etats non membres de l'UE et à destination de l'UE sont soumis, outre à toute obligation existant en vertu de la COTIF, également à la législation communautaire. Le Rapport est rédigé de manière à être considéré comme un « moyen complémentaire d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. Il vise également à mettre en lumière les domaines où règne une ambiguïté ou un flou juridique en raison de l'existence de deux régimes juridiques distincts dont on a reconnu qu'ils se chevauchent d'une certaine manière et, pour cette raison, attire l'attention des opérateurs sur l'existence de dispositions du droit communautaire.
  6. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux Etats membres de la CE, il s'applique également *mutatis mutandis* aux Etats dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
  7. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions proposées par le Groupe CUI. Le libellé de la définition du terme « licence » a été toutefois modifié de façon à mieux coïncider avec la signification de ce terme en droit communautaire, et dans l'article 5bis proposé (Droit non affecté), une distinction a été opérée entre les dispositions relatives à la responsabilité des articles 8 et 9 des RU CUI où seul le droit communautaire est non affecté, et pas le droit national, et les dispositions d'autres articles où le droit national est également non affecté (pour les détails, se reporter aux remarques particulières correspondantes).
  8. La 9<sup>ème</sup> Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice E (CUI) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 4, 8 et 9 des CUI. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

## **En particulier**

### **Titre premier Généralités**

#### **Article premier Champ d'application**

1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.
  - a) Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.
  - b) Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article 1<sup>er</sup> CIV et l'article 1<sup>er</sup> CIM.
  - c) La question de savoir si une entreprise/transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure est sans objet en ce qui concerne l'application des RU CUI.
  - d) Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les Etats où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure de ces Etats.
2. L'expression « aux fins de » (transports internationaux CIV/CIM) contenue dans le § 1 montre clairement que la finalité de l'utilisation est un point crucial. Elle ne signifie pas, par exemple, « au cours de la réalisation » de transports internationaux ferroviaires. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparations avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, aussi longtemps que ces actions sont liées à un transport subséquent ou précédent soumis aux RU CIV ou CIM.
3. Alors que les RU CIV/CIM font référence à la réalisation de transports sur la base d'un contrat de transport concernant chaque voyageur et chaque envoi de marchandises individuellement, l'utilisation de l'infrastructure concerne généralement le transport par trains d'un certain nombre de voyageurs et d'envois. Parmi ceux-ci peuvent se trouver des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un

contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.

4. En cas de réclamations pour dommages indirects, par exemple conformément à l'article 8, § 1, lettre c) des RU CUI :
  - a) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport nationaux indemnisés par le transporteur en vertu de la législation nationale, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu de la législation nationale, et,
  - b) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport CIV indemnisés par le transporteur en vertu des RU CIV, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu des RU CUI.
5. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* aux réclamations pour dommages causés à la marchandise.
6. Il y a toutefois divergence de points de vue concernant le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs. Le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs peut nécessiter une clarification complémentaire dans chaque cas spécifique.
7. Compte tenu du fait que le champ d'application des RU CUI se chevauche dans tous les cas en partie avec celui du droit communautaire ou du droit national correspondant, les dispositions de plusieurs autres articles des RU CUI, qui pourraient donner lieu à malentendus en ce qui concerne le droit applicable, ont été modifiées en conséquence et des informations complémentaires fournies dans le Rapport explicatif.

### **Article 3** **Définitions**

1. En élargissant la définition du terme « gestionnaire » sous la lettre b), il est indiqué que dans les cas où le droit communautaire ou la loi nationale correspondante s'applique, une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations qui en découlent.
2. En élargissant la définition du terme « transporteur » sous la lettre c), il est indiqué que dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique, une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences. En particulier, les transporteurs d'Etats non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un Etat membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit communautaire, ils sont soumis aux obligations de la CE, en particulier en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité.



3. La définition modifiée du terme « licence » sous la lettre f) coïncide mieux avec la définition de ce terme en droit communautaire (voir la Directive 95/18/CE). De plus, il est maintenant précisé que la licence doit être délivrée par un Etat. Il est également indiqué qu'en ce qui concerne l'autorisation correspondante, la législation en vigueur dans l'Etat de délivrance est applicable. Si cette législation est celle de la CE ou une législation nationale correspondante, les conditions correspondantes, en particulier les exigences concernant l'octroi de la licence et le certificat de sécurité doivent être remplies, se reporter également aux remarques concernant les lettres c) et g).
4. Le libellé de la définition du terme « certificat de sécurité » à la lettre g) a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressort déjà clairement du libellé existant que le certificat de sécurité doit être basé sur le droit applicable à l'endroit dans lequel est située l'infrastructure, y compris le droit applicable dans l'Etat membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure.

#### **Article 4** **Droit contraignant**

Dans le contexte du présent article, le terme « stipulation » ne se réfère pas à des exigences définies ailleurs que dans le contrat CUI. Il ne se réfère pas à des dispositions légales applicables au sein de l'UE, de ses Etats membres ou de tout autre Etat. Pour les conflits potentiels des dispositions des RU CUI concernant le contrat proprement dit, en particulier avec le droit communautaire, se reporter aux remarques relatives à l'article 5.

#### **Titre II** **Contrat d'utilisation**

#### **Article 5** **Contenu et forme**

1. Dans sa version modifiée, le § 1 fait référence non seulement au transporteur, mais aussi à d'autres personnes autorisées à conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ceci tient compte du fait que conformément au droit communautaire, non seulement un transporteur, mais aussi un « candidat », tel qu'autorisé en vertu de l'article 16.1 de la Directive 2001/14/CE (par exemple une autorité de transport public, un transitaire, un opérateur de transport combiné ou un chargeur), qui n'est pas, en même temps, un transporteur, est autorisé à conclure un accord avec le gestionnaire d'infrastructure concernant l'utilisation de cette dernière.
2. Le § 2 ne contient plus une liste de détails qui, en règle générale, sont inclus dans un contrat de manière à garantir que dans les cas où ces détails sont déjà réglés par le droit applicable de l'Etat dans lequel est située l'infrastructure et, en particulier, celui d'un Etat membre de l'UE, les clauses contenant de tels détails ne seront pas reproduites. En lieu et place, il est maintenant proposé que le contrat contienne tous les détails nécessaires aux parties au contrat pour pouvoir déterminer dans leur globalité les conditions administratives, techniques et financières d'utilisation telles que le descriptif de l'infrastructure à emprunter, la période de validité du contrat et les redevances d'utilisation. Pour les restrictions qui, en ce qui concerne les différents contenus du contrat, seraient applicables en vertu du droit de l'Etat dans lequel est située l'infrastructure, se reporter aux remarques relatives à l'article 5bis.

**Article 5bis**  
**Droit non affecté**

1. Le § 1 indique les obligations, basées sur des dispositions, qui ne sont pas affectées, en particulier dans les domaines énumérés au § 3. Ces dispositions figurent dans le droit communautaire, mais peuvent également figurer dans le droit national des Etats membres de l'OTIF qui n'appliquent pas la législation communautaire. De telles obligations doivent être remplies par les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure et ne sont pas abrogées par les dispositions des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 1.
2. Le § 2 a la même intention que le § 1. Cependant, les obligations non affectées par les dispositions relatives à la responsabilité des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 2 sont uniquement celles qui doivent être remplies dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, et ne concernent pas en revanche le droit national d'un Etat membre de l'OTIF n'appliquant pas la législation communautaire.
3. Le § 3 contient une liste non exhaustive de domaines concernés par les obligations indiquées aux §§ 1 et 2. En ce sens,
  - a) le premier tiret est important eu égard aux questions soulevées dans les articles 5 et 7, à savoir les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure (voir Directive 2001/14/CE),
  - b) les deuxième et troisième tirets sont importants eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, §§ 1 et 2, à savoir l'octroi des licences (voir Directive 95/18/CE) et les certificats de sécurité (voir Directive 2004/49/CE),
  - c) le quatrième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, § 3, à savoir l'assurance (voir Directive 95/18/CE),
  - d) les cinquième et sixième tirets, à savoir les systèmes d'amélioration des performances, sont importants eu égard aux questions soulevées dans les articles 8, § 4 et 9, § 4, afin de réduire au minimum les retards et les perturbations et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire (voir Directive 2001/14/CE) et les mesures d'indemnisation en faveur des usagers (voir Directive 2001/14/CE et Règlement CE/1371/2007), et
  - e) le septième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 22, à savoir la procédure de règlement des conflits (voir Directive 2001/14/CE et l'article 292 du Traité instituant la CE).

**Article 6**  
**Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire**

Le libellé de l'article 6, § 1 (version anglaise) a été très légèrement modifié. Les questions abordées dans cet article, au sujet desquelles, dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant sont applicables, certaines dispositions légales doivent être respectées, sont traitées dans les deuxième, troisième et quatrième tirets du nouvel article 5bis.

**Article 7**  
**Fin du contrat**

L'article 7, § 1 est supprimé et le titre adapté au contenu des dispositions restantes. Cette modification prend en compte le fait que dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique, la durée du contrat d'utilisation de l'infrastructure est toujours limitée à une période d'horaire de service ou, dans des cas spécifiques, à plus d'une période de cette nature. Cette question est également traitée dans le premier taret du nouvel article 5bis.

**Titre III**  
**Responsabilité**

**Article 8**  
**Responsabilité du gestionnaire**

et

**Article 9**  
**Responsabilité du transporteur**

Conformément à l'article 8, § 4 et à l'article 9, § 4, la question des systèmes d'amélioration des performances et des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation en faveur des clients est traitée dans les cinquième et sixième tirets du nouvel article 5bis, dans la mesure où ces dernières sont pertinentes dans la relation contractuelle des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées.

**Titre V**  
**Exercice des droits**

**Article 22**  
**Procédures de conciliation**

La question soulevée dans le présent article au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées, est traitée dans le septième taret du nouvel article 5bis.