

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
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/12
25.04.2014**

Original : FR DE EN

25^e session

Révision partielle de l'Appendice E (CUI) – suggestions du CIT

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

**Suggestions du CIT de modification concernant les Règles uniformes CUI
reçues le 16 avril 2014**

1. Extension du champ d'application des RU CUI aux transports nationaux

Titre premier - Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes 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 **et aux fins de transports nationaux**. 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 Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

Motifs :

Les RU CUI ont principalement pour objet l'harmonisation des conditions de responsabilité entre les gestionnaires et les transporteurs en trafic international. Le rattachement étroit du champ d'application des RU CUI a pour conséquence que la relation entre le transporteur et le gestionnaire dépend de la question de savoir si dans un train un voyageur est transporté sous le couvert d'un billet international ou si une marchandise est transportée sous le couvert d'une lettre de voiture internationale (ce qui est aussi possible dans des trains nationaux). En revanche, les contrats d'utilisation sont aujourd'hui toujours conclus au niveau national ; du point de vue du droit national, la question de savoir si l'infrastructure est utilisée pour des transports nationaux ou internationaux n'est pas déterminante. Un « train international » est donc soumis à plusieurs contrats d'utilisation (nationaux) différents, ce qui complique l'exécution des transports internationaux pour le transporteur.

L'art. 5 § 2 CUI définit le contenu du contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure en trafic international. En soumettant les transports selon le droit national aux RU CUI, le champ d'application est étendu à des faits qui relèvent du droit national, afin de pouvoir régler de manière uniforme ces questions pour un train international. Lorsque le droit national n'offre pas une base juridique uniforme, les RU CUI peuvent constituer la base permettant au transporteur de convenir avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés des conditions uniformes pour un train international (p.ex. des règles générales en cas de retard ou de perturbation dans l'exploitation sous la forme de conditions générales du contrat).

Dans le cadre d'un échange informel le Secrétariat général de l'OTIF a exprimé ses préoccupations quant à savoir si il est compatible avec le caractère de la COTIF comme convention internationale d'étendre la portée des RU CUI à des transports nationaux.

2. **Création d'une base juridique pour des conditions générales relatives aux contrats d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire [p.ex. les « European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC) »]**

Article 3

Définitions

nouvelle :

h) « Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire » désigne les modalités communes des conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et qui sont devenues, par la conclusion du contrat d'utilisation, partie intégrante de celui-ci.

Motifs :

La réglementation des modalités communes des conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaires au moyen de conditions générales permet une conception uniforme et non discriminatoire des conditions d'utilisation. Des conditions générales internationales réduisent la complexité juridique et les sujétions administratives pour les transporteurs, indépendamment de la question de savoir si un contrat d'utilisation est conclu pour l'infrastructure utilisée dans chacun des Etats empruntés ou si un seul contrat d'utilisation peut être conclu pour l'infrastructure utilisée dans plusieurs Etats.

Titre II - Contrat d'utilisation

Article 5

Contenu et forme

§ 2 Le contrat règle ~~les détails nécessaires pour déterminer~~ les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure. **Les associations internationales des transporteurs établissent des conditions générales telles que définies à l'article 3h en accord avec les associations internationales des gestionnaires, afin de régler de manière non discriminatoire les modalités communes et de pouvoir harmoniser les conditions d'utilisation des installations de l'infrastructure ferroviaire dans plusieurs États.**

Motifs :

La majorité des gestionnaires proposent des contrats d'utilisation aux transporteurs avec leurs propres conditions générales. Avec le complément, une base est créée pour des conditions harmonisées concernant les contrats d'utilisation, afin de réduire la complexité juridique inhérente aux transports internationaux.

Les « European General Terms and Conditions of the use of railway infrastructure (EGTC) » développées par RailNetEurope et le CIT constituent un exemple de telles conditions ; elles sont disponibles depuis fin 2010 et sont applicables à tous les contrats d'utilisation des gestionnaires qui les proposent.

Il est suggéré en outre que le contrat d'utilisation règle les conditions de l'utilisation et non les détails correspondants.

3. Extension de la responsabilité du gestionnaire pour les dommages pécuniaires résultant de dommages-intérêts ayant leur origine dans l'infrastructure

Titre III - Responsabilité

Article 8

Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu
 - des Règles uniformes CIV, et
 - des Règles uniformes CIM, et
 - **du droit national,**

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable **d'autres dommages** causés au transporteur ~~par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation~~ **ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.**

Motifs :

Le droit qui n'est pas affecté selon l'article 5bis, § 2 CUI peut prévoir le paiement d'indemnités par les transporteurs, comme c'est le cas par exemple du Règlement européen No 1371/2007 en cas de retard en trafic voyageurs. Le transporteur répond vis-à-vis de son partenaire contractuel également lorsque le dommage a son origine dans l'infrastructure, en raison de la fiction juridique selon laquelle le gestionnaire est considéré comme auxiliaire du transporteur (art. 51 CIV, respectivement 40 CIM). Cette responsabilité unilatérale, s'agissant des dommages pécuniaires ayant leur origine dans l'infrastructure, doit être corrigée par la possibilité d'un recours à l'encontre du gestionnaire pour les indemnités versées sur la base du droit contraignant.

Selon l'article 8, ch. 4 du rapport explicatif relatif à la COTIF, la notion de « droit national » au sens de la COTIF comprend également le droit européen en vigueur dans un Etat membre de l'UE. Une alternative pourrait consister à citer explicitement le droit européen en sus du droit national.

S'agissant des indemnités versées par le transporteur en cas de retard ou de perturbation au-delà du cadre légal, le gestionnaire ne doit pas en répondre, même si le dommage a son origine dans l'infrastructure, sauf convention contraire au sens de l'article 8, § 4.

Nouvellement, la possibilité de conventions relatives à la responsabilité pour d'autres dommages (y compris les dommages immatériels, le gain manqué, le préjudice moral, le dommage à l'image) doit être prévue explicitement.