

**Groupe de travail “RU CUI”
Arbeitsgruppe „ER CUI“
Working group „CUI UR“**

CUI 1

04.12.2014

**Doc. de séance
Sitzungsdok. 1
Meeting room doc.**

Original: EN



Prise de position

**RÉVISION DE LA COTIF – RU CUI (Appendice
E)
Les aspects principaux**

28 novembre 2014

Introduction

L'OTIF – l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – est en train d'examiner la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, y compris l'appendice E, qui concerne spécifiquement le contrat d'utilisation de l'infrastructure.

L'*appendice E* ("CUI"¹) règle le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur.

L'OTIF a émis une note de cadrage² sur la question d'une révision des CUI.

La Commission de révision de l'OTIF a également convenu de créer un groupe de travail – avec la Commission européenne, les représentants des États membres et les intervenants de l'industrie – pour proposer des modifications aux Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI).

Le présent document traite des questions suivantes soulevées dans la note de cadrage de l'OTIF:

1. Le champ d'application: définition juridique du champ d'application d'une part, et la question de l'infrastructure de service d'autre part;
2. Le régime de responsabilité: en tenant compte, en particulier, de la responsabilité indirecte.

1. Le champ d'application

1.1. Définition juridique du champ d'application

Il s'agit de la définition actuelle du champ d'application des RU CUI, et plus précisément, de son lien original avec la visée de l'utilisation de l'infrastructure, telle que fixée par l'article 1 des CUI.

Recommandations:

- **Les RU CUI ne doivent régler que le transport international et ne doivent donc pas couvrir le transport national.**
- **Toute option prise en compte doit évidemment être conforme à la COTIF.**
- **Une définition du "transport international" au sens des RU CUI sur la base de "l'utilisation des sillons ferroviaires internationaux" pourrait être étudiée plus en détail.**

Justification

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

² Note de cadrage pour le Groupe de travail « RU CUI » – CUI 1/2, 09.10.2014

La note de cadrage explique que le critère du « transport international » doit être maintenu pour les CUI tout comme pour les autres appendices de la COTIF. Les CUI ne doivent donc pas couvrir le transport national, puisque ce dernier fait partie des compétences des États et de la liberté contractuelle. À cet égard, l'article 28 de la directive 2012/34/UE (refonte) établit que toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut les accords de droit public ou privé requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. La note de cadrage suggère que le "transport international" pourrait être défini sur la base de "l'utilisation des sillons ferroviaires internationaux". Dans ce contexte, le sillon n'est que le simple objet du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

1.2. La question des infrastructures de service

Cette question concerne l'application des RU CUI à tous les services associés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Recommandation:

- **Il ne faut pas étendre le champ d'application des RU CUI au-delà du champ d'application actuel vis-à-vis de l'infrastructure de service. Par ailleurs, ceci est lié au débat mentionné ci-dessus au sujet du transport international.**

Justification

Les infrastructures de service sont gérées sur le plan local selon le droit national. Il faut en tenir compte soigneusement en maintenant le champ d'application des RU CUI dans les lignes prescrites par la COTIF.

2. Responsabilité

2.1. Responsabilité pour les dommages indirects³

La question concerne le régime de responsabilité pour perte ou avarie ayant son origine dans l'infrastructure et pour laquelle le transporteur est responsable à l'égard de ses clients selon les RU CUI dans le cadre du champ d'application du transport international.

Les RU CUI prévoient un droit de recours du transporteur vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure relatif aux dommages-intérêts versés par le transporteur à ses clients sur la base des CIM⁴ (art. 40) et des CIV⁵ (art. 51).

³ Articles 8 et 9 des CUI

⁴ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM - Appendice B à la COTIF)

⁵ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV - Appendice A à la COTIF)

La note de cadrage prend en compte un élargissement des dispositions des RU CUI qui sont à la base du droit de recours du transporteur concernant les dommages-intérêts qu'il a versés sur la base du droit national. Selon la note de cadrage, le recours du transporteur en cas d'indemnité versée aux clients selon le droit national serait également couvert, dans la mesure où il s'agit de voyageurs ou de marchandises transportés en transport national dans des trains "internationaux".

La note de cadrage vise explicitement le règlement (CE) no 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Recommandation:

- **Il ne faut pas élargir les dispositions des RU CUI en termes de responsabilité pour les dommages indirects.**

Justification

Le résultat d'un élargissement des dispositions serait que les RU CUI traiteraient alors du droit national, ce qui sort du champ d'application du transport international de la COTIF. Cela aurait pour conséquence une fragmentation du droit applicable, ce qui est strictement opposé à l'objectif de la COTIF du droit unifié. À cet égard, si une telle situation se produit, cela aurait certes pour conséquence que le gestionnaire d'infrastructure se verrait obligé de se soumettre à un droit national autre que celui de son propre pays⁶.

Quant aux prix, le gestionnaire d'infrastructure est étroitement réglementé selon le droit de l'UE⁷. En principe, le prix d'utilisation de l'infrastructure représente les coûts occasionnés par l'exploitation du service ferroviaire. En conséquence, le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas inclure les risques d'exploitation dans ses prix, ce que ferait une entreprise normale.

C'est particulièrement le cas en ce qui concerne le règlement (CE) no 1371/2007, qui prévoit le versement par le transporteur d'une indemnité aux voyageurs – p. ex. en cas de retard ou d'annulation, etc. – comme pourcentage du prix du billet. Le transporteur est libre à fixer le prix du billet et, par ailleurs, de fixer un prix plus élevé pour prendre en compte le coût des risques liés à l'exploitation⁸.

La note de cadrage considère que les RU CUI couvrent les recours pour les indemnités versées par le transporteur selon les textes juridiques autres que les RU CIV/CIM.

Recommandation:

- **Il faut préserver l'équilibre financier des gestionnaires d'infrastructure, qui est assuré par l'obligation imposée aux États membres par le droit de l'UE.**

⁶ Selon l'art. 8 § 3 de la COTIF: "On entend par droit national le droit de l'État où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois". Le client du transporteur (p. ex. le voyageur) réclamerait des dommages auprès du transporteur sur la base du droit national. Ensuite, le transporteur exercerait son droit de recours vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure, qui aurait éventuellement son siège dans un autre pays et qui serait donc soumis à un autre droit national.

⁷ Comme cela est souligné dans la note de cadrage, le droit de l'UE est un droit d'ordre public.

⁸ Sauf en cas d'un contrat de service public (CSP).

Justification

Le gestionnaire d'infrastructure n'a aucune influence sur la politique de prix d'une entreprise ferroviaire; il n'a donc aucune influence non plus sur le montant des indemnités. Si les RU CUI devaient couvrir les recours pour les indemnités versées par le transporteur selon les textes juridiques autres que les RU CIV/CIM, les gestionnaires d'infrastructure devraient se baser sur les politiques de prix des entreprises ferroviaires.

Le gestionnaire d'infrastructure n'a donc aucune influence sur le montant de cette indemnité qu'il doit éventuellement porter, et il peut même l'ignorer.