



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 Add. 6  
01.06.2015**

Original : DE

**2<sup>E</sup> SESSION**

---

Commentaires de monsieur Freise

Rainer Freise  
Consultant

Bessunger Straße 29  
64285 Darmstadt  
Tél. 06151-504 60 39

28 avril 2015

### **Commentaires sur la circulaire de l'OTIF du 23 mars 2015 sur le champ d'application des CUI (A 91-01/503.2015)**

1. L'annexe à la circulaire de l'OTIF mentionne deux solutions possibles pour définir le champ d'application des CUI : celles-ci pourraient dans le premier cas s'appliquer au « service international » et dans le second au « train international ». Je démontrerai ici pourquoi la seconde solution, à savoir l'application des CUI aux *trains internationaux* est préférable.

2. L'objet des CUI est de réglementer le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire entre les États membres de l'OTIF. Aux termes de leur article premier actuel, les CUI ne couvrent cependant que les contrats d'utilisation de l'infrastructure aux fins de transports internationaux *au sens des Règles uniformes CIV ou CIM*. Objectivement, cette limitation n'est pas justifiée, car il existe également des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international entre les États de l'OTIF à d'autres fins que l'exécution de transports CIV ou CIM. Ainsi, lorsque des marchandises sont transportées de Genève à Moscou avec un seul contrat de fret direct (sans réexpédition à la frontière entre les CIM et le SMGS), les CIM ne s'appliquent à aucune partie du trajet et le transport de ces marchandises est alors soumis aux diverses législations nationales en vigueur. En revanche, quel droit d'utilisation de l'infrastructure doit s'appliquer pour un train de marchandises reliant la France à la Pologne et entièrement chargé de pièces détachées automobiles à destination de Kalouga en Russie, pour lesquelles un contrat de transport direct sans réexpédition à la frontière entre les champs d'application des CIM et du SMGS a été conclu ?

3. Par ailleurs, la relation contractuelle entre *l'utilisateur de l'infrastructure* d'une part et *le gestionnaire d'infrastructure* d'autre part ne saurait être déterminée par les *prestations de service* de transport fournies ou non par l'utilisateur à ses éventuels clients. Savoir si l'entreprise ferroviaire fournit des *prestations d'exploitation* internationales, c'est-à-dire fait circuler un train pour lequel l'utilisation de l'infrastructure doit être fixée par contrat, est bien plus décisif. Il existe aussi des trains internationaux qui ne fournissent aux clients aucune prestation de service de transport en trafic de marchandises ou de voyageurs. C'est par exemple le cas pour les courses de service d'une EF pour le transport de ses propres marchandises, ou pour les courses d'essai des fabricants de véhicules ferroviaires. Ces courses d'exploitation reposent elles aussi sur des contrats d'utilisation de l'infrastructure.

Aujourd'hui, l'application des CUI ne peut donc plus être définie en fonction des prestations de services de transport fournies et encore moins des prestations de services de transport fournies selon les CIV et CIM.

4. Lorsque le champ d'application d'une convention internationale est déterminé, les critères d'application sont rarement définis au sein même de la disposition relative au champ d'application. Ils le sont plutôt dans les définitions, comme à l'article 3 des CUI (voir point 6 ci-après).

5. En conséquence de ses remarques, une nouvelle disposition sur le champ d'application des CUI pourrait être libellée comme suit :

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

**§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train international.**

**§ 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, [...] (identique ensuite au § 2 des CUI en vigueur)**

**Remarque sur le § 1 :** L'introduction de la disposition s'inspire du libellé actuel des CUI. Conserver l'expression « tout contrat » rend superflue toute explication supplémentaire telle que celle donnée à l'article premier, § 2, de la proposition du Secrétaire général de l'OTIF (« qu'il faille conclure un ou plusieurs contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, [...] »).

6. Les **définitions à l'article 3 des CUI** doivent être ajustées en fonction du nouveau champ d'application :

a) Cela vaut tout d'abord pour les **parties au contrat**. La révision partielle des CUI en 2009 avait déjà tenu compte du fait que le terme « transporteur » était trop limité pour l'application des CUI. Dans la nouvelle version, l'article 5, § 1, des CUI est libellé comme suit : « 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'État dans lequel se situe l'infrastructure* sont réglées par un contrat d'utilisation. »

Selon l'article 5 bis, § 3, des CUI, 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, [...] ». Il n'est alors plus question de « transporteurs ».

Les dispositions citées ici ne font qu'illustrer ce sur quoi portent depuis le début les CUI : les relations contractuelles entre ceux qui sont habilités et en mesure d'utiliser l'infrastructure ferroviaire à des fins d'exploitation et ceux qui la mettent à disposition. En 1999, on a cependant cru que dans le cadre de la COTIF, seuls les transporteurs au sens des CIV et CIM entraient en ligne de compte comme utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire.

Aujourd'hui en revanche, transparaît la nécessité de désigner plus précisément le partenaire contractuel du gestionnaire d'infrastructure comme « utilisateur de l'infrastructure », ou

simplement « utilisateur », et d'en donner une définition, à la place de celle du transporteur, à l'**article 3, lettre c), des CUI**, laquelle pourrait être libellée comme suit :

**« “utilisateur” désigne celui qui est habilité à utiliser lui-même les infrastructures ferroviaires ; »**

Les « candidats autorisés » au sens de l'article 5 bis, § 3, des CUI (p. ex. un expéditeur) ne devraient pas faire partie des utilisateurs au titre des CUI car ils ne procèdent pas eux-même à l'exploitation. S'il devait en être jugé autrement, l'expéditeur devrait alors, en application de l'article 9 lu en combinaison avec l'article 18 des CUI, répondre davantage de l'entreprise ferroviaire chargée de réaliser le transport.

Dans les autres articles des CUI, le mot « transporteur » peut à chaque fois être remplacé par « utilisateur ». À l'article 3, lettre f), à l'article 6, § 1, 1<sup>re</sup> phrase, et à l'article 7, § 1, lettre a), des CUI, il devrait à l'avenir être question non plus de l'autorisation d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire, mais de l'autorisation d'utiliser soi-même l'infrastructure.

**b)** Si les CUI devaient à l'avenir s'appliquer aux contrats d'utilisation de l'infrastructure par des **trains** internationaux, il faudrait insérer une définition en conséquence à l'article 3 des CUI, par exemple :

**« “train” désigne l'unité d'exploitation dont use l'utilisateur sur l'infrastructure ; »**

Cette définition ne précise ni si le train comporte des wagons, ni si des wagons sont attelés ou dételés. Cela n'a pas d'importance décisive dans le cadre des CUI (en particulier pour la responsabilité selon les articles 8 et 9). L'élément décisif est plutôt que *le train* (identifié par son numéro de train) circule à l'international. C'est également *le train*, avec ses véhicules, son personnel et ses éventuels voyageurs ou marchandises, qui subit les dommages dûs aux défauts d'infrastructure ou défauts de service de l'infrastructure (=responsabilité du gestionnaire d'infrastructure) ou cause les dommages sur l'infrastructure (=responsabilité de l'utilisateur de l'infrastructure). Les véhicules qui, au moment d'un accident, n'ont pas encore été intégrés dans le train ou en ont été séparés ne sont pas inclus dans la responsabilité selon les CUI.

**c)** Les définitions des différents services de transport dans la directive n° 2012/34/UE (art. 3, n<sup>os</sup> 4 à 8) ne conviennent pas aux fins des CUI qui entendent principalement fixer les responsabilités en cas d'*utilisation internationale effective autorisée* de l'infrastructure ferroviaire par une entreprise, alors que la directive n° 2012/34/UE réglemente *l'accès à l'infrastructure* et avec elle *l'autorisation juridique* d'une entreprise à *utiliser* l'infrastructure *sous l'angle de la concurrence* et vise différents types de transport (voir les considérants n<sup>os</sup> 15, 17 et 18 à 22 de la directive). Ce n'est pas le cas pour les CUI.

**7.** Dans le résumé des décisions du groupe de travail CUI du 10 décembre 2014, il est indiqué au point 2 des décisions de principes que le champ d'application des CUI et le système de responsabilité seront examinés séparément : d'abord le champ d'application, puis les responsabilités. La présente position fait suite à ce point et offre ainsi quelques réflexions d'ordre général pour l'**adaptation du régime de responsabilités des CUI** au nouveau champ d'application :

a) La responsabilité du gestionnaire et de l'utilisateur en cas de **dommages corporels et matériels** en vertu des **articles 8 et 9 des CUI** peut rester inchangée même si les causes d'exonération de la responsabilité s'inspirent des CIV et CIM. Il s'agit d'un système de responsabilité introduit en trafic ferroviaire international. Il en va de même pour les dispositions relatives à l'étendue de l'indemnité en cas de dommages corporels des articles 11 à 14 des CUI.

b) La responsabilité du gestionnaire et de l'utilisateur pour les **dommages pécuniaires** devrait être étendue à d'autres cas que ceux prévus à l'article 8, § 1, lettre c), des CUI dans lesquels le transporteur doit verser des indemnités en vertu des CIV ou CIM : le gestionnaire et l'utilisateur devraient également être tenus de réparer les dommages pécuniaires que leur partenaire contractuel subit quand il doit, en vertu du **droit applicable** (=droit national, droit de l'UE, convention internationale) ou au titre des **clauses d'une entité adjudicatrice publique**, verser des indemnités, offrir compensation ou apporter son assistance (voir p. ex. les articles 17 et 18 du règlement [CE] n° 1371/2007) en cas de faute ou de minoration de la qualité du service dont l'autre partie est responsable.

Afin de préserver l'uniformité juridique internationale, il conviendrait de **fixer juridiquement dans les CUI l'étendue du recours**, pour l'éventualité où l'indemnisation, la compensation ou l'assistance est fondée sur de tels cas, mais ressort du droit national ou des instructions d'un pouvoir adjudicateur national et non pas du droit de l'UE ou de conventions internationales. Dans ce cadre, il s'agirait également de réviser l'article 4, 3<sup>e</sup> phrase, l'article 8, § 4, et l'article 9, § 4, des CUI.