



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. 4
03.11.2015**

Original : DE

3^E SESSION

Commentaires de monsieur Freise

2 novembre 2015

Commentaires sur les positions de la Belgique, des Pays-Bas et du CIT quant aux nouveaux projets de texte du Secrétaire général de l'OTIF du 14 août 2015 (CUI 3/3) sur le champ d'application des CUI

I. Remarques générales

1. Les positions montrent que le problème en raison duquel le champ d'application des CUI doit être réformé n'est toujours pas réglé de manière satisfaisante. Les CUI doivent s'appliquer à l'utilisation des infrastructures nationales par des *trains internationaux* (même lorsqu'un tel train ne franchit pas effectivement la frontière, notamment en cas d'accident). Le CIT se prononce en faveur d'un droit de recours étendu du transporteur qui a versé des indemnités en vertu des CIV ou CIM pour des dommages causés par le gestionnaire d'infrastructure agissant comme préposé du transporteur. Ce droit de recours existe que le voyageur CIV ou la marchandise CIM soit transporté dans un train international ou national : pour les CIV et CIM, c'est le caractère international du *contrat de transport* qui est déterminant, et pas celui du train ou de l'utilisation de l'infrastructure.
2. La proposition du Secrétaire général du 14 août 2015 lie le champ d'application des CUI à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des *trains internationaux*. Le cocontractant du gestionnaire d'infrastructure est certes toujours le transporteur, mais la référence aux CIV et CIM dans la définition du transporteur est biffée afin que d'autres transports dans des trains internationaux puissent être couverts par les CUI.

II. Commentaires sur les positions de la Belgique, des Pays-Bas et du CIT

Seules les positions sur le libellé même des règles CUI sont abordées. Pour le moment, la formulation du rapport explicatif ne peut être considérée que comme provisoire.

1. Position de la Belgique

Pour l'article 1^{er}, § 1, des CUI, la Belgique propose de remplacer « convenu » par « prévu » car le transporteur décide le plus souvent seul du caractère international du train et le gestionnaire d'infrastructure ne s'occupe que de la circulation (=exploitation) dans son État : « L'accord contractuel entre l'opérateur et les gestionnaires de l'infrastructure ne porte en effet le plus souvent pas du tout sur l'aspect international du train. » Si tel est le cas, l'objet même des CUI est remis en cause. En effet, selon leur titre, les CUI comportent des règles concernant le *contrat* d'utilisation de l'infrastructure en trafic

international ferroviaire. Or, s'il n'y a pas accord des *deux* parties contractantes, le contrat n'est pas conclu.

L'article 1^{er}, § 1, des CUI devrait donc disposer que les parties au contrat conviennent que le train est destiné au trafic ferroviaire international. Il pourrait être formulé comme suit :

« [...] par un train dont il est convenu qu'il *est destiné* au trafic ferroviaire international entre deux États dont au moins un est un État membre. »

Je ne reviendrai pas ici sur les remarques de la Belgique quant au nouvel article 1^{er}, § 2, proposé par le CIT à la 2^e session du groupe de travail puisque le CIT a depuis soumis de nouvelles propositions (voir point 3).

2. Position des Pays-Bas

Il faudrait donner suite à la suggestion des Pays-Bas (et du CIT) de ne pas parler de « l'infrastructure ferroviaire d'un État membre » mais de « l'infrastructure ferroviaire dans un État membre ».

La réserve néerlandaise quant au verbe « réaliser » peut être levée avec la formulation déjà suggérée plus haut : « [...] par un train dont il est convenu qu'il *est destiné* au trafic ferroviaire international entre deux États [...] ».

Les questions des Pays-Bas quant à la qualification d'un train, au mot « convenu » et à « pour tout contrat d'utilisation » sont à considérer en lien avec le problème fondamental des CUI mentionné au point 1.1. Les CUI doivent uniformiser à l'international l'utilisation souvent comprise de manière très nationale des infrastructures nationales par les trains internationaux, notamment en ce qui concerne la responsabilité. Aussi bien l'emploi de « convenu » et de « tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire » que le titre des CUI montrent que pour le « trafic international ferroviaire », le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure ont une relation contractuelle de nature internationale. Les discussions menées aujourd'hui rappellent la question occasionnellement posée pendant la révision de la COTIF en 1999 quant à savoir si l'utilisation des infrastructures nationales aux fins de transports internationaux devait réellement être réglementée dans un appendice à la COTIF spécifique.

L'objectif de la proposition du Secrétaire général est en tout cas d'axer l'application des CUI sur la relation internationale entre le transporteur (en tant qu'exploitant du train) et le gestionnaire d'infrastructure, et non entre le transporteur et ses clients.

Il n'est pas certain qu'il faille suivre la suggestion des Pays-Bas de définir « trafic international ferroviaire » dans les CUI mêmes. À l'article 6 de la COTIF sont utilisés, sous le terme générique de « trafic international ferroviaire », trois fois le terme « *transport international ferroviaire* » pour le transport de voyageurs et de marchandises dangereuses, deux fois « *trafic international ferroviaire* » pour l'utilisation (et non le transport) de véhicules et de l'infrastructure, et deux fois « *trafic international* » lorsque le *matériel ferroviaire* est concerné et que la relation avec le trafic international ferroviaire va de soi. Il est au demeurant prévu que référence soit faite à l'article 6 de la COTIF dans le rapport explicatif sur les CUI.

En tout état de cause, il est objectivement justifié que les CUI s'écartent de l'article 2, § 1, lettre a), ch. 1, de la COTIF puisqu'il y est question de contrats de transport multimodal direct, tout particulièrement en trafic ferroviaire international.

Les Pays-Bas indiquent à juste titre que parler de « transporteur » pour le cocontractant du gestionnaire d'infrastructure est trop limité lorsque les trains transfrontaliers ne servent pas au transport de voyageurs ou de marchandises, mais circulent à des fins de maintenance ou de contrôle. Le mot « utilisateur (de l'infrastructure) » serait bien plus large (voir mes commentaires au point 6 du doc. CUI 2/3 Add. 6 du 1.6.2015).

L'ajout proposé par les Pays-Bas à l'article 1^{er} des CUI d'un paragraphe garantissant l'application de l'article 8, § 1, lettre c), des CUI même si le champ d'application des CUI est étendu aux transports non soumis aux CIV/CIM semble superflu. Étendre les CUI n'a pas pour effet de limiter la prise en compte des transports CIV et CIM en trains internationaux.

3. Position du CIT

Le CIT propose pour l'article 1^{er}, § 1, un libellé visant à éviter le renvoi au « trafic international » dans le champ d'application des CUI. Cela sème toutefois la confusion et n'est pas d'un grand secours tant que le titre des CUI et les articles 2 et 6 de la COTIF renvoient eux toujours au trafic international.

Le nouvel article 1^{er}, § 3, proposé par le CIT est superflu (voir point 2 des commentaires sur la position des Pays-Bas) et prête à équivoque : le renvoi au trafic international doit être évité à l'article 1^{er}, § 1, mais le nouveau § 3 parlerait d'exploitation d'un train international. Du reste, contrairement à ce que recherche le CIT, ce nouveau paragraphe ne permettrait pas d'établir le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure en vertu des CIV et CIM dans le cas où des voyageurs CIV ou des marchandises CIM sont transportés dans un train strictement national.

La question soulevée par le CIT de la nécessité d'une définition du « transporteur » une fois le champ d'application des CUI dissocié du contrat de transport est légitime (voir point 2 sur la position des Pays-Bas).

III. Réflexions pour un remaniement du droit de recours du transporteur CIV/CIM contre le gestionnaire d'infrastructure

Le groupe de travail CUI avait décidé à sa première session le 10 décembre 2014 que le champ d'application des CUI d'une part et le régime de responsabilité d'autre part devaient être examinés séparément et l'un après l'autre. Il apparaît toutefois de plus en plus que cette distinction ne peut être maintenue dans les discussions finales sur le champ d'application des CUI. Je voudrais donc amorcer ici brièvement une réflexion sur les régimes de responsabilité et de recours dans la relation transporteur/gestionnaire d'infrastructure :

1. Il est préférable que la responsabilité du transporteur CIV/CIM vis-à-vis de ses clients, d'une part, et la possibilité de recours du transporteur contre le gestionnaire

d'infrastructure responsable d'un dommage, d'autre part, soient complètement couvertes dans les CIV et CIM mêmes, qui régissent l'obligation du transporteur de se porter garant du gestionnaire d'infrastructure.

2. Si le droit de recours spécial du transporteur CIV/CIM contre le gestionnaire d'infrastructure est régi dans les CIV/CIM, le *champ d'application* des CUI peut renvoyer à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des trains internationaux (=transfrontaliers) que les trains transportent ou non des voyageurs ou marchandises et que les transports soient soumis ou non aux CIV ou CIM. La *responsabilité* réciproque de l'utilisateur de l'infrastructure et du gestionnaire d'infrastructure peut tenir compte des dommages, frais et dépenses causés à l'un par le comportement de l'autre (plus de détails dans mes commentaires dans le doc. CUI 2/3 Add. 6 du 1.6.2015).

3. En substance, **les CIV et CIM pourraient régler le recours** comme suit :

Titre VII CIV / Titre V CIM

Rapports des transporteurs entre eux **et avec les gestionnaires d'infrastructure**

Article 62 bis CIV / Article 50 bis CIM

Droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure ayant causé [le dommage / l'événement engageant la responsabilité], s'il répond de ce gestionnaire d'infrastructure en vertu de l'article 51 CIV / 40 CIM. [Dans ce cas, le gestionnaire d'infrastructure est considéré dans le cadre du recours comme lui aussi directement responsable vis-à-vis de l'ayant droit en vertu des présentes Règles uniformes.]

Article 63 CIV / Article 51 CIM

Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 **ou 62 bis** (CIV) / 50 **ou 50 bis** (CIM) ne peut être contesté par le transporteur **ou le gestionnaire d'infrastructure** contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, **ou gestionnaire d'infrastructure**, dûment assigné a été mis à même d'intervenir au procès. [...]

Article 8 CUI
Responsabilité du gestionnaire

[...]

§ 5 (nouveau) Les articles 62 *bis* et 63 CIV ainsi que les articles 50 *bis* et 51 CIM ne s'en trouvent pas affectés.