



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"**

**LAW-16005-CUI 4/4 Add. 1
29.04.2016**

Original : DE

4^E SESSION

Commentaires du professeur Freise

10 mars 2016

Commentaires sur les projets de textes modifiés du Secrétaire général de l'OTIF du 29 janvier 2016 pour la révision des CUI

I. Remarques générales

Les nouveaux projets de textes du Secrétaire général font suite aux conclusions de la 3^e session du groupe de travail « RU CUI », qui relevaient trois questions en suspens pour la poursuite des travaux :

- la définition du terme « trafic ferroviaire international »,
- une meilleure définition du terme « transporteur »,
- l'examen de deux scénarios pour le droit de recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure.

Mes commentaires portent principalement sur ces trois points, les deux premiers pouvant être traités ensemble.

II. Définition des termes « trafic ferroviaire international » et « transporteur »

1. Les concepts de la directive 2012/34 (refonte) et de la COTIF

Aujourd'hui, à la suite de la segmentation des « chemins de fer », le transport ferroviaire recouvre deux domaines, à savoir l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire d'une part et la fourniture de services de transport sur l'infrastructure d'autre part. La directive 2012/34 de l'UE (refonte) inclut cette distinction : il y est question d'« infrastructure ferroviaire » (art. 3, n^o 3) et de « services de transport » (art. 3, n^{os} 4 à 7), en particulier de « service de fret international » pour le transport de marchandises et de « service international de transport de voyageurs » (art. 3, n^o 5).

La directive ne définit pas le « transport ferroviaire » ou « trafic ferroviaire », possiblement parce que cette expression est ambiguë et renvoie parfois à l'exploitation de l'infrastructure, parfois à la fourniture de services de transport, et parfois aux deux à la fois.

En ce qui concerne les **acteurs du secteur ferroviaire**, la directive identifie les « **entreprises ferroviaires** » (art. 3, n^o 1), les « **gestionnaires d'infrastructure** » (art. 3, n^o 2) et les « **candidats** » (art. 3, n^o 19). Le terme « transporteur » n'y apparaît pas. L'« entreprise ferroviaire » est définie comme toute entreprise titulaire

d'une licence dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, ce qui recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction et ne concluent donc pas de contrat de transport avec des voyageurs ou des expéditeurs de marchandises.

L'examen des définitions de la directive revêt de l'importance pour les travaux du groupe de travail « CUI » étant donné que le souhait a été plusieurs fois exprimé à la troisième session que la révision tienne également compte des concepts du droit européen afin d'éviter toute contradiction entre les diverses réglementations et ainsi tout malentendu ou insécurité juridique qui pourrait en résulter.

Pour ce qui est de la COTIF et des termes qui y sont employés, on peut constater que son titre (« Convention relative aux transports internationaux ferroviaires ») couvre les deux domaines des chemins de fer aujourd'hui segmentés. Cela est justifié puisque les appendices A et B concernent les contrats de transport international ferroviaire des voyageurs et des marchandises, c'est-à-dire la fourniture de services de transport, tandis que l'appendice E réglemente le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, et donc l'utilisation de l'infrastructure.

Par souci d'exhaustivité, il convient de mentionner que la COTIF utilise le terme « transport transfrontalier » (art. 1^{er} CIV/CIM), tandis que la directive parle principalement de « service de transport international » (art. 3, n^{os} 4 à 7 de la directive) et occasionnellement de « services de transport transfrontaliers » dans le cadre de l'« accord transfrontalier » (art. 3, n^o 13). L'adjectif « **transfrontalier** » apparaît donc dans les deux réglementations et peut au besoin être employé dans la révision des CUI.

2. Conclusions pour la révision des CUI

Quelle incidence ont les termes utilisés actuellement dans le droit de l'UE et dans la COTIF sur la réforme des CUI ?

a) Parler de « **trafic ferroviaire international** » est ambigu car cela recouvre tant les services de transport internationaux que l'utilisation internationale de l'infrastructure. Il est donc pertinent d'en donner une définition plus précise à l'article 3 des CUI, limitée, aux fins des CUI, à l'utilisation de sillons au sens de l'article 3, n^o 27, de la directive 2012/34 (refonte) comme l'a proposé le Secrétaire général. Il apparaîtra ainsi clairement que le « train destiné au trafic ferroviaire international » (nouvellement) mentionné à l'article premier, § 1, des CUI n'est pas un train fournissant des services de transport ferroviaire international, mais un train utilisant à l'international (=transfrontalier) des sillons (horaires) attribués, c'est-à-dire qui circule sur l'infrastructure ferroviaire en trafic international.

b) Le terme « **transporteur** » est un terme spécifique au droit international du transport ferroviaire des CIV et CIM. Il a été repris dans les CUI en 1999 dans le (seul) but de réglementer le recours des transporteurs soumis aux CIV et CIM contre les gestionnaires d'infrastructure. La première révision des CUI en 2009 a cependant étendu le champ d'application des CUI à d'autres personnes : aux termes de l'article 5, § 1, de la nouvelle version, le contrat d'utilisation est conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur « ou toute autre personne autorisée à

conclure un contrat de cette nature ». L'article 5 *bis* parle également des « parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure » et mentionne dans ce cadre d'un côté les gestionnaires d'infrastructure, de l'autre les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés (art. 5 *bis*, § 3). Cela coïncide aujourd'hui avec les termes de la directive bien qu'une différence doive être notée : au sens de la directive, peuvent être « **candidats** » différentes entreprises, personnes ou autorités « ayant des raisons [...] d'acquérir des capacités de l'infrastructure » tandis qu'au sens des CUI, les « **candidats autorisés** » sont uniquement les entreprises ou personnes qui, en vertu de l'article 5, § 1, des CUI, sont autorisées à conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure.

Étant donné que selon leur titre, l'objet des CUI est le contrat d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire et que la limitation du champ d'application aux contrats d'utilisation d'une infrastructure aux (seules) fins de transports internationaux au sens des CIV et des CIM à l'article premier devrait disparaître, il conviendrait de ne plus appeler le partenaire contractuel du gestionnaire d'infrastructure le « transporteur », mais d'utiliser le terme plus général de « **utilisateur de l'infrastructure** » (ou « **utilisateur** ») ou encore de « personne habilitée à utiliser l'infrastructure ». Une définition tenant compte des dispositions des articles 5 et 5 *bis* des CUI peut en être donnée à l'**article 3, lettre c), des CUI** à la place de la définition de transporteur, par exemple :

« “utilisateur de l'infrastructure” désigne toute entreprise ferroviaire ou toute autre personne qui a conclu [avec le gestionnaire] un contrat d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ; ».

Avec cette définition, il apparaît aussi clairement que dans le cas de courses d'essai des constructeurs de véhicules ferroviaires ou de courses de trains de maintenance ou de renouvellement de la voie sur les réseaux ferrés publics, les constructeurs de véhicules ou entreprises de construction de la voie sont des utilisateurs de l'infrastructure au sens des CUI s'ils ont conclu un contrat d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure.

Définir ainsi l'utilisateur de l'infrastructure permet de se **passer** du terme « transporteur » ainsi que de « **transporteur ferroviaire** », qui prête à équivoque et n'est utilisé que dans les CUI :

- À l'**art. 6, § 1, des CUI**, la première phrase peut être biffée et la phrase qui suit reformulée ainsi : « **Le personnel auquel l'utilisateur (de l'infrastructure) fait appel et les véhicules qu'il utilise doivent répondre aux exigences de sécurité.** ».
- L'**art. 7, § 1, lettre a), des CUI** peut être libellé comme suit : « **l'utilisateur (de l'infrastructure) n'est plus autorisé à conclure des contrats d'utilisation ;** ».

- Le libellé de l'**art. 3, lettre f), des CUI** serait à modifier en conséquence : « **“licence” désigne l’autorisation [de conclure des contrats d’utilisation] délivrée à une entreprise ferroviaire ;** ».

c) La révision des CUI est l’occasion de procéder à d’autres modifications liées aux définitions :

- Le terme « **infrastructure ferroviaire** » employé dans la directive ainsi qu’à l’art. 1^{er}, § 1, à l’art. 3, lettres a) et b), et à l’art. 10, § 2, des CUI devrait être uniformément utilisé à la place de « infrastructure », par exemple à l’art. 3, lettre g), aux articles 5 et 5 *bis*, à l’art. 7, § 2, etc.
- Le **titre des CUI** peut être formulé plus clairement : « **Règles uniformes concernant le contrat d’utilisation internationale de l’infrastructure ferroviaire** ».
- Le terme « **contrat d’utilisation** », introduit dans le **titre II** des CUI et utilisé de manière uniforme, devrait également être employé à l’article 5 *bis*, § 1 et 2 (au lieu de « contrat d’utilisation de l’infrastructure »).

III. Examen des deux variantes pour le recours entre utilisateur et gestionnaire de l’infrastructure

1. Remarque préliminaire

Les deux variantes ne s’excluent pas mais se complètent, la **première ayant la priorité** :

Même si le champ d’application des CUI est étendu en biffant la limitation aux transports au sens des RU CIV et CIM, il reste nécessaire de réglementer le recours entre l’utilisateur et le gestionnaire dans les cas où l’un doit prendre en charge les dommages dont l’autre répond. La **première variante** doit **quoi qu’il en soit** se concrétiser, mais sans limitation aux transports au sens des RU CIV et CIM. Elle s’applique sans exception du moment qu’il y a un contrat d’utilisation internationale de l’infrastructure ferroviaire, c’est-à-dire également lorsqu’il s’agit de transports au sens des CIV ou CIM avec utilisation internationale de l’infrastructure. Les articles 8, 9 et 23 des CUI doivent être modifiés en conséquence.

La **seconde variante** peut être concrétisée **en complément** : elle garantit que le transporteur soumis aux CIV ou CIM dispose également d’un droit de recours contre le gestionnaire d’infrastructure lorsque le transport au sens des RU CIV ou CIM, en particulier le début ou la fin, a lieu dans le cadre d’une utilisation purement nationale de l’infrastructure ferroviaire de sorte que les CUI réduites à l’utilisation *internationale* de l’infrastructure ferroviaire ne sont pas applicables.

2. Proposition de réalisation

a) Application en tout état de cause de la première variante

- À l'art. 8, § 1, des CUI, la lettre c) est biffée et une nouvelle deuxième phrase est introduite à la place :

« Le gestionnaire répond également des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus en vertu de la réglementation par l'utilisateur (de l'infrastructure) à des tiers pour des dommages corporels ou matériels [ou occasionnés par un retard] ayant leur origine dans [son/l'] infrastructure. »

Motif : Une deuxième phrase indépendante serait plus claire que la structure actuelle de l'article 8, § 1, lettre c) : « Le gestionnaire est responsable [...] des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure. ». La formulation est malheureuse sur le fond et la forme : les dommages-intérêts en vertu des RU CIV et CIM ne sont pas *causés* au transporteur ou à ses auxiliaires et aucun dommage pécuniaire n'est causé aux *auxiliaires* parce que le *transporteur* doit verser des dommages-intérêts en vertu des CIV et des CIM.

Le nouveau libellé proposé ici ne fait plus référence aux CIV et CIM, mais à la « réglementation » de manière générale, en vertu de laquelle l'utilisateur de l'infrastructure doit verser des « dommages-intérêts ». Dans la version allemande, le mot « *Entschädigungen* » (« indemnités ») utilisé jusqu'ici à l'art. 8, § 1, lettre c), désigne le dédommagement versé par le transporteur en vertu des CIM et CIV, de sorte que l'utilisation du terme « *Schadensersatz* » (« dommages-intérêts ») dans le nouveau libellé proposé clarifie la forme sans modifier le fond. « *Entschädigungen* » est également remplacé par « *Schadensersatz* » à l'art. 8, § 2, lettres a) et b).

- L'art. 8, § 2, des CUI est libellé comme suit :

« Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'utilisateur (de l'infrastructure) pour cause de dommages corporels ou de retard des voyageurs

1. si [...],
2. dans la mesure où [...],
3. si [...] ;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'utilisateur (de l'infrastructure) pour cause de dommages matériels ou de retard de la marchandise transportée, lorsque le dommage est causé par la faute de l'utilisateur (de l'infrastructure) ou par un ordre de l'utilisateur (de l'infrastructure)

qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. »

Motif : Les causes d'exonération de la responsabilité doivent continuer à distinguer si les dommages pécuniaires sont dus à l'indemnisation d'un dommage corporel ou matériel. La distinction faite dans les CIV entre dommages sur les colis à main et dommages sur les bagages (cf. art. 33 et 36, CIV) n'est pas reprise ici.

- Il faut déterminer si une **nouvelle deuxième phrase** devrait ou non être introduite à l'**art. 9, § 1, des CUI** :

[« L'utilisateur de l'infrastructure répond également des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus en vertu de la réglementation par le gestionnaire à des tiers pour des dommages corporels ou matériels lorsque ces dommages ont été causés par l'utilisateur (de l'infrastructure), par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. »]

Motif : Il faut déterminer si, en cas d'extension du champ d'application des CUI et des possibilités de recours de l'utilisateur, des possibilités de recours doivent également être accordées au gestionnaire, contre l'utilisateur.

- L'**article 23 des CUI** devrait être libellé comme suit :

« Le bien-fondé du paiement effectué par l'utilisateur (de l'infrastructure) [ou le gestionnaire] sur la base de la réglementation ne peut être contesté, lorsque l'obligation de payer a été fixée judiciairement et que le gestionnaire [ou l'utilisateur (de l'infrastructure)], dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. »

Le mot « indemnité » est ici remplacé par « obligation de payer ».

b) Application complémentaire de la seconde variante

S'il faut également garantir le recours de l'utilisateur contre le gestionnaire lorsque l'utilisateur a réalisé un transport soumis aux CIV ou CIM dans le cadre d'une utilisation *nationale* de l'infrastructure ferroviaire (p. ex. sur la base de l'art. 1^{er}, § 3, des CIV ou de l'art. 1^{er}, § 4, des CIM, lorsqu'un transport ferroviaire *national* est complété par un transport maritime ou par voie de navigation intérieure internationale sur des lignes inscrites dans les listes), le recours du transporteur CIV ou CIM devrait alors être réglementé dans les RU CIV et CIM. Dans ce cas, les CIV et CIM doivent être complétées comme proposé dans la deuxième variante. Par ailleurs, il doit être indiqué clairement dans les CUI que les dispositions sur le recours des CIV et CIM priment sur celles maintenues dans les CUI :

- **Art. 8, § 5 (nouveau), des CUI :**

« L'article 62 *bis* des Règles uniformes CIV et l'article 50 *bis* des Règles uniformes CIM ne s'en trouvent pas affectés. »

- **Art. 23, 2^e phrase (nouvelle), des CUI :**

« L'article 63 des Règles uniformes CIV et l'article 51 des Règles uniformes CIM ne s'en trouvent pas affectés. »

IV. Synthèse

À l'heure actuelle, le régime de responsabilité des CUI n'est pas appliqué dans de nombreux États, en raison de son champ d'application vague et perçu par beaucoup comme trop large. Le recours entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure y est régi exclusivement par le droit national.

Avec la clarification du **champ d'application des CUI** (application au **contrat d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire**) et la concrétisation de la **première variante**, les CUI devraient à l'avenir être respectées et appliquées en cas d'utilisation internationale de l'infrastructure. Cela représente un progrès par rapport à la situation juridique actuelle et assure au transporteur CIV/CIM un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure en cas d'utilisation internationale de l'infrastructure. À l'avenir, il ne fera plus aucun doute que les cas d'utilisation purement nationale de l'infrastructure ne sont pas couverts par les CUI et le recours du transport CIV/CIM contre un gestionnaire d'infrastructure intervenant uniquement à l'échelle nationale sera donc toujours réglementé par le droit national, comme c'est la pratique aujourd'hui.

La **deuxième variante** vient **compléter** la première en permettant le recours du transporteur CIV/CIM contre le gestionnaire d'infrastructure *toujours* en vertu des CIV ou CIM, lorsque le gestionnaire d'infrastructure répond de dommages que le transporteur doit réparer en vertu des CIV ou CIM. Lorsqu'il ne s'agit pas de transports soumis aux CIV ou aux CIM, le régime de recours des CUI reste applicable.