



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-16012-CUI 4/4 Add. 6
29.04.2016**

Original: FR

4^E SESSION

Position de la France

Révision des articles 1^{er} et 3 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI, Appendice E de la COTIF) et du rapport explicatif y faisant référence

Initialement le groupe de travail a été formé pour la révision des articles 1^{er} et 3 des RU CUI. Incidemment, les articles 8 et 23 ont été impactés nécessitant des révisions les concernant.

I / Article 1^{er} § 1 : champ d'application

Projet du SG à l'issue de la troisième session du groupe de travail :

« Les présentes règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre par un train pour un trafic international ferroviaire entre des Etats, dont au moins un est un Etat membre ».

Commentaires de la France

1) La nouvelle proposition reprend [pour la version française] la formulation précédemment proposée avant la troisième session du GT : *« l'utilisation de l'infrastructure d'un Etat membre »*. Celle-ci pourrait laisser supposer que les RU CUI ne s'appliqueraient que dans les Etats où celui-ci est propriétaire de l'infrastructure.

En outre, la version anglaise *« use of infrastructure in a member State »* est traduite : *« utilisation de l'infrastructure dans un Etat membre »*. La France soutient la formulation **« utilisation de l'infrastructure d'un dans un Etat membre »** pour éviter toute confusion notamment dans les cas où l'Etat n'est pas juridiquement propriétaire de l'infrastructure.

2) Cette proposition exclut de facto les transporteurs qui effectuent avec un train domestique une partie d'un trajet international. Le lien entre ces trains et la notion de *« trafic international ferroviaire »* est plutôt circonstanciel en raison des passagers qui font à bord une partie de leur trajet international. Ce constat a assurément des conséquences dans l'exercice du droit de recours du transporteur en cas d'accident résultant de la défaillance de l'infrastructure. En effet le régime de droit de recours applicable dans ce cas pour le transporteur auprès du gestionnaire d'infrastructure ne peut être traité à l'article 8 des RU CUI en raison de l'exclusion des trains domestiques du champ d'application des RU CUI. L'exercice du droit de recours est alors exercé en vertu du droit national.

II / Article 3 : définitions de « trafic ferroviaire international » et de « transporteur »

Projet du SG à l'issue de la troisième session du groupe de travail

Article 3 paragraphe aa) « trafic ferroviaire international »

« Trafic ferroviaire international désigne un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ».

Article 3 paragraphe c « Transporteur »

« Transporteur désigne la personne physique ou morale dont l'activité principale est le transport des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ».

Commentaires de la France

1) « trafic ferroviaire international »

- dans l'article premier [de la version française] il est mentionné « trafic international ferroviaire » alors qu'à l'article 3, nous lisons « trafic ferroviaire international » : les deux formulations doivent être harmonisées ;

2) « transporteur »

Dans cette définition, transporteur est lié au trafic de marchandises et/ou de voyageurs. Elle exclut ainsi tous les trains qui ne transportent pas des voyageurs ou des marchandises notamment les trains qui roulent à vide.

La définition ci-dessous permet de prendre en compte les trains de marchandises et les trains de voyageurs ainsi que les trains qui roulent à vide.

Proposition de la France

« Transporteur désigne la personne physique ou morale dont l'activité principale est le transport des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail, qui opère un trajet en trafic ferroviaire international au moyen d'un train commercial vide ou rempli, et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ».

III / Article 8: responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure

A / article 8, §1 lettre c

Projet du SG :

§1 « Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (morts, 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 **[dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic international ferroviaire].**

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

Commentaires de la France

Lors de la 3^{ème} session du groupe de travail RU CUI il est apparu qu'à la suite de la modification du champ d'application des RU CUI, l'article 8 portant l'exercice du droit de recours du transporteur auprès du gestionnaire d'infrastructure devrait être modifié dans le même sens. A ce propos le Secrétaire général a retenu deux variantes présentées au cours de cette 3^{ème} session, soumises à la réflexion des Etats membres et des organisations internationales.

1^{ère} variante : proposée par la France

Recours du transporteur restant réglementé à l'article 8, § 1, lettre c), des CUI, le champ d'application ayant été redéfini

Il a été proposé la modification de l'article 8, §1, lettre c dans le même sens que l'article premier, c'est-à-dire la suppression des mentions CIV et CIM et la circonscription du champ d'application aux trains qui réalisent un trafic ferroviaire international. En conséquence les trains domestiques qui effectuent une partie d'un trajet international sont exclus du droit de recours du transporteur auprès du gestionnaire d'infrastructure, l'exercice du droit de recours dans ce cas est alors soumis au droit national.

Le Secrétaire général a souligné l'inconvénient que présentait cette variante, à savoir, si dans ce cas, « le droit national prévoit un droit de recours plus restreint pour le transporteur que les RU CUI, la question pourrait se poser de savoir comment le transporteur peut être dédommagé lorsqu'il doit payer des dommages-intérêts résultant des dommages causés par l'infrastructure en vertu des règles plus strictes ».

Les autorités françaises souscrivent à l'interrogation du Secrétaire général et proposent de soumettre cette question à la réflexion des Etats membres et des organisations internationales lors de la 4^{ème} session du groupe de travail. La question est en réalité de savoir comment est pratiquée à l'heure actuelle l'application des RU CUI à ces trains. Il est certes nécessaire de préciser le champ d'application des RU CUI mais sa modification n'est pas l'objet du groupe de travail. Il serait donc important de connaître les pratiques actuelles des gestionnaires d'infrastructure et des transporteurs dans les différents Etats membres avant de traiter la question.

2^{ème} variante : proposée par M. Freise expert de l'OTIF / Allemagne

Recours du transporteur nouvellement réglementé dans les RU CIV et CIM

Il est proposé le transfert de l'intégralité de l'exercice du droit de recours du transporteur dans les RU CIV/CIM.

Commentaires de la France

Cette proposition consiste à insérer dans les RU CIV et RU CIM une nouvelle disposition libellée sur le modèle des articles 50 CIM et 62 CIV. Comme cela a été souligné dans les conclusions de la 3^{ème} session du groupe de travail, cette variante présente l'avantage d'établir « une chaîne de responsabilité fermée », c'est-à-dire « mêmes critères de responsabilité pour le transporteur vis-à-vis de ses clients et pour le gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis du transporteur pour les dommages pécuniaires résultant de dommages et intérêts ». Il convient alors de souligner que si le droit de recours du transporteur auprès du gestionnaire de l'infrastructure est traité dans les RU CIV/CIM, il restera de savoir dans quelle appendice sera traité le cas des trains internationaux qui ne transportent pas des marchandises ou des voyageurs car dans les RU CIV/CIM il ne peut être question que de transport de marchandises et de voyageurs. En outre cette variante ne permet pas d'exclure de l'exercice du droit de recours les trains domestiques qui font une partie d'un trajet interna-

tional car si le critère de l'exercice du droit de recours est lié au CIV/CIM, tous les trains peuvent exercer ce droit de recours y compris les trains domestiques pour peu qu'il y ait un passager CIV à leur bord.

Par ailleurs il est tout aussi important de rappeler que :

- l'article 50 CIM (Droit de recours des transporteurs) régleme nte les droits de recours entre transporteurs ayant pris part à une chaîne de transport de marchandises.
- L'article 62 des RU CIV (Droit de recours) régleme nte les droits de recours entre transporteurs ayant pris part à une chaîne de transport de voyageurs.

Dès lors, il ne serait pas conforme à l'esprit de la COTIF (7 appendices qui traitent chacun une question spécifique aux transports internationaux) de traiter de façon séquentielle, dans un même appendice, les droits de recours entre transporteurs et les droits de recours entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure, les deux questions relèvent de règles différentes.

Par ailleurs il est à relever que cette variante présente l'inconvénient de devoir réviser les RU CIM et les RU CIV parallèlement aux RU CUI.

V / Modification du Rapport explicatif

a) Modification du rapport explicatif relatif à l'article 1^{er}

Proposition du Secrétaire général

Un nouveau paragraphe est rajouté aux points 6 et 7.

Point 6) « L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. [Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.] **De plus, le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises. »**

Point 7) « Le transporteur dispose d'un droit de recours en vertu des RU CUI (article 8, §1 lettre c) lorsque le transport est exclusivement réalisé avec un ou plusieurs trains internationaux (trains pour le trafic international selon la définition) ou, dans le cas de trains mixtes, avec des véhicules destinés au trafic international. [Si une partie du transport d'un voyageur détenteur d'un titre de transport CIV est effectuée avec un train ou des voitures ne circulant qu'en trafic intérieur national, cela n'affecte pas les dommages-intérêts à verser au voyageur en cas d'accident, mais le droit de recours du transporteur est alors soumis au droit national]. »

Point 8) « La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* au droit de recours pour dommages causés à la marchandise. »

En outre, le Secrétaire général propose le transfert du point 6 nouvellement insérée et des points 7 et 8 dans les explications sur l'article 8 (droit de recours). Cette proposition semble logique eu égard à la cohérence d'ensemble du rapport explicatif.

Commentaires de la France

Les éléments portés par le point 6 permettent de prendre en compte les trains qui ne transportent pas des marchandises ni des voyageurs et soulèvent aussi le cas des voyageurs domestiques à bord d'un train international ou des marchandises qui ont une destination intérieure à bord d'un train mixte. La France propose de rajouter un paragraphe pour préciser les modalités d'indemnisation dans ces deux cas.

Les paragraphes 7 et 8 tels que proposés sont importants dans la mesure où ils permettent d'apporter un éclairage à la problématique du droit de recours dans le cadre d'un train domestique qui effectue une partie d'un trajet international ou des marchandises ayant une destination domestique dans un train mixte.

b) Modification du rapport explicatif relatif à l'article 8

Proposition de la France : transfert des points 6, 7 et 8 (explication sur l'article 1^{er}) dans les explications sur l'article 8, § 1 lettre c

Point 6) « L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas. De plus, le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises.

Les voyageurs pour lesquels les RU CIV ne s'appliquent pas et les envois pour lesquels les RU CIM ne s'appliquent pas, sont dédommagés en vertu du droit national même si le dommage subi est consécutif à l'utilisation d'une infrastructure sur un trajet ferroviaire international. »

Point 7) « Le transporteur dispose d'un droit de recours en vertu des RU CUI (article 8, §1 lettre c) lorsque le transport est exclusivement réalisé avec un ou plusieurs trains internationaux (trains pour le trafic international selon la définition) ou, dans le cas de trains mixtes, avec des véhicules destinés au trafic international. **En revanche**, si une partie du transport d'un voyageur détenteur d'un titre de transport CIV est effectuée avec un train ou des voitures ne circulant qu'en trafic intérieur national, cela n'affecte pas les dommages-intérêts à verser au voyageur en cas d'accident, mais le droit de recours du transporteur est alors soumis au droit national. »

Point 8) « La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* au droit de recours pour dommages causés à la marchandise. »