



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-16018-CUI 4/4 Add. 12
29.04.2016**

Original : DE

4^E SESSION

Position de l'Allemagne

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

**Position de la délégation allemande sur les propositions du Secrétaire général
du 29 janvier 2016 (document A 91-01/501.2016)**

A. Remarque préliminaire

Étant donné que les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire sont réglementées de façon très détaillée du côté de l'UE et qu'aux termes exprès de l'article 5 *bis* des CUI, cette réglementation prime sur les CUI se pose la question de l'utilité même de ces dernières, qui ne nous semblent pas nécessaires pour les raisons suivantes :

- Depuis leur adoption, les CUI n'ont manifestement revêtu qu'une importance limitée, comme le montrent surtout le manque totale de clarté quant à leur champ d'application et l'absence de jurisprudence à leur sujet.
- Le régime de responsabilité prévu dans les CUI est à juste titre critiqué par le CIT. La modification de l'article 8 des CUI proposée par le Secrétaire général de l'OTIF tient certes compte de cette critique, mais ne tend pas à l'harmonisation juridique. En effet, selon ces propositions, pour déterminer dans quelle mesure la partie contre laquelle le recours est exercé est responsable, il faut d'abord vérifier dans quelle mesure la partie exerçant le recours est responsable vis-à-vis de tiers. Or, pour répondre à cette question, il faut s'appuyer sur les stipulations du contrat de transport conclu par cette dernière et/ou sur les règles délictuelles. Le droit matériel applicable pouvant fortement varier, la partie contre laquelle le recours est exercé ne peut pas prévoir à la conclusion du contrat quelle sera l'ampleur de sa responsabilité. Les CUI n'apportent donc aucune sécurité juridique.
- Étant donné que les prescriptions de droit public établissent déjà avec force impérative les conditions-cadres des contrats d'utilisation, une protection particulière d'une partie contractuelle ne semble pas utile. La nécessité du droit impératif n'est donc pas manifeste.

B. Dispositions des CUI

Article premier

Les propositions de modification de l'article premier, § 1, des CUI soulèvent de nombreuses questions et en particulier celle de savoir comment comprendre « contrat relatif à l'utilisation [...] par un train pour un trafic international ferroviaire ». L'emploi de « pour » est peu clair. On se demande notamment s'il faut déterminer dans le contrat quels trains sont destinés au trafic ferroviaire international. En pratique, cela paraît presque impossible.

Il y également lieu de se demander pourquoi la modification proposée à l'article premier, § 1, des CUI dispose que le contrat doit concerner l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire « entre différents États », étant donné que si le train doit être destiné à l'« infrastructure ferroviaire internationale », la condition de l'internationalité est déjà remplie.

Enfin, pourquoi faut-il que le contrat ait pour objet l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire « d'un État membre » et que le trafic ferroviaire international corresponde à un transport « entre des États, dont au moins un est un État membre » ? Ce double rattachement à un « État membre » paraît superflu.

Pour toutes ces raisons, nous proposons de reformuler l'article premier, § 1, comme suit :

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation **en trafic ferroviaire international** d'une infrastructure ferroviaire **située dans un État membre**.

Article 3

Nous proposons de biffer l'article 3, lettre f). L'utilisation du terme « licence » à l'article 5 *bis* suffit à établir que les exigences concernant les licences découlent du droit public, lequel n'est pas affecté par les dispositions comme le précise expressément l'article 5 *bis*.

Les modifications suivantes sont par ailleurs proposées pour l'article 3 :

- aa) « **trafic ferroviaire international** » désigne un trafic qui **concerne l'utilisation d'un sillon international ou d'un sillon national faisant suite à un ou plusieurs sillons nationaux dont l'un au moins est situé dans un autre État, et qui est coordonné par les gestionnaires d'infrastructure concernés** ;

[...]

- c) **« utilisateur » désigne celui qui a conclu un contrat d'utilisation avec le gestionnaire** ;

- d) « **auxiliaire** » désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou **l'utilisateur** recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ;

- e) « **tiers** » désigne toute autre personne que le gestionnaire, **l'utilisateur** et leurs auxiliaires ;

- g) « **certificat de sécurité** » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure **ferroviaire**, qu'en ce qui concerne **l'utilisateur** :

- l'organisation interne de l'entreprise,
- ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure **ferroviaire**,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure **ferroviaire**.

Pour la lettre aa)

La modification de la définition de « trafic ferroviaire international » proposée par le Secrétaire général de l'OTIF a pour but de simplifier la disposition sur le champ d'application à l'article premier, § 1.

Pour la lettre c)

Le nouveau libellé de la lettre c) établit clairement qui sont les partenaires contractuels : le gestionnaire et l'utilisateur. Parallèlement, le remplacement du terme « transporteur » jusqu'ici utilisé dans les CUI permet de préciser qu'il y a une différence entre l'utilisateur et le « transporteur » au sens de l'article 3, lettre a), des CIM et des CIV. Étant donné que le droit

public n'est pas affecté, des dispositions plus larges comme celles prévues jusqu'ici à la lettre c), ne sont pas nécessaires.

Pour les lettres d), e) et g)

L'emploi du terme « utilisateur » à la place de « transporteur » entraîne des modifications aux lettres d), e) et g). Il convient également de remplacer « infrastructure » par « infrastructure ferroviaire », qui est déjà utilisé à l'article premier.

Article 4

La question se pose de savoir s'il est nécessaire que les règles soient impératives. Étant donné qu'il existe un nombre de dispositions de droit public non modifiables sur l'utilisation de l'infrastructure, des règles obligatoires concernant le contrat d'utilisation ne semblent pas nécessaires. C'est d'autant plus le cas que de nombreux éléments octroient déjà la liberté contractuelle (article 7, § 3 et 5, article 8, § 4, article 9, § 4, et articles 20, 22 et 24 des CUI).

Article 5

Nous proposons de biffer l'article 5.

En raison de l'introduction proposée du terme « utilisateur » à l'article 3, lettre c), la distinction faite au § 1 entre le transporteur et les autres personnes n'est plus nécessaire. Ce § 1 prête en outre à équivoque (« 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 »). Si tant est qu'elle veuille dire que l'utilisateur doit respecter les lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure, cette disposition semble superflue. En effet, l'article 5 *bis* dispose de toute façon que les dispositions de droit public ne sont pas affectées par l'article 5.

Le § 2 nous paraît inutile. Il revient aux parties au contrat de déterminer quels points sont réglés dans le contrat d'utilisation.

Le § 3 semble superflu. Il dispose en somme que le contrat n'est soumis à aucune prescription de forme. Son utilité n'est donc pas manifeste.

Article 5 bis

Par suite de la suppression proposée de l'article 5 et pour des raisons rédactionnelles, les modifications suivantes semblent indiquées :

- § 1 Les dispositions __ des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation __ sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure **ferroviaire**, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.
- § 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire** sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

Article 6

Le nouveau libellé suivant est proposé pour l'article 6 :

Article 6 Obligations particulières **de l'utilisateur**

- § 1 **L'utilisateur** doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.
- § 2 Le gestionnaire peut exiger que **l'utilisateur** prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. **L'utilisateur** doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours ; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.
- § 3 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.
- § 4 **Le gestionnaire peut interdire à l'utilisateur d'utiliser l'infrastructure ferroviaire si celui-ci ne satisfait pas à ses obligations visées aux § 1 à 3.**

Motifs

Dans le titre, « et du gestionnaire » devrait être biffé étant donné que l'article ne régit pas les obligations du gestionnaire. Par ailleurs, il faudrait remplacer partout le terme « transporteur » par « utilisateur ».

Le § 1 est supprimé : sa première phrase est obsolète si « transporteur » est remplacé comme nous le proposons par « utilisateur » et les deuxième et troisième phrases sont superflues eu égard à l'article 5 *bis*.

Les autres modifications dans les anciens paragraphes 2 à 4 (désormais 1 à 3) découlent de ces changements.

Un dernier paragraphe (§ 4) est quant à lui ajouté. Il semble en effet pertinent de préciser quels sont les droits du gestionnaire en vertu du contrat d'utilisation lorsque l'utilisateur ne satisfait pas à ses obligations.

Article 7

Nous proposons de libeller l'article 7, § 1 et 2, comme suit :

- § 1 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :
- a) **l'utilisateur ne satisfait plus à ses obligations selon les lois et prescriptions sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ;**
 - b) **l'utilisateur** est en retard de paiement :
 1. soit pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois,

2. soit pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois ;

c) l'utilisateur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, § 1 et 2.

§ 2 **L'utilisateur** peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

Nous proposons également de biffer le § 5.

Motifs

La reformulation du § 1, lettre a), sert à établir clairement que le contrat peut être dénoncé sans délai en cas de non-respect des contraintes de droit public. Par suite, le § 1, lettre b), actuel paraît alors superflu. Les autres modifications aux § 1 et 2 découlent de ces changements.

L'utilité du § 5 n'est pas manifeste. Il ne rime à rien de limiter la possibilité de passer des accords dérogeant au § 1, lettre a) : si le contrat doit être dénoncé en vertu du droit public, ce que prévoit l'article 5 *bis* des CUI, cela découle directement du droit public et une disposition (supplémentaire) à cet effet au § 5 n'est pas nécessaire. Aux fins des CUI, il n'est pas pertinent de limiter la liberté contractuelle.

Article 8

Nous proposons de libeller l'article 8 comme suit :

Article 8

Responsabilité du gestionnaire **vis-à-vis de l'utilisateur**

§ 1 Le gestionnaire est responsable **vis-à-vis de l'utilisateur partie au contrat d'utilisation** :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers) causés **à l'utilisateur** durant l'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire** et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

- a) en cas de dommages corporels :
 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de **l'utilisateur**,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

b) en cas de dommages matériels :

lorsque le dommage est causé par la faute **de l'utilisateur** ou par un ordre **de l'utilisateur** 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.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si et dans quelle mesure :

a) le gestionnaire est responsable des dommages causés **à l'utilisateur** par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

b) **l'utilisateur dispose d'un droit de recours contre le gestionnaire.**

Motifs

Pour le titre

Il doit apparaître clairement dans le titre et dans le texte que l'article 8 régit la responsabilité contractuelle du gestionnaire vis-à-vis de l'utilisateur.

Pour le § 1

La lettre c) devrait être biffée. La disposition en vigueur selon laquelle seuls certains dommages pécuniaires sont dédommagés nous semble trop étriquée. La proposition de modification du Secrétaire général soulève des réserves car les « dommages pécuniaires » ne peuvent pas survenir « durant l'utilisation de l'infrastructure » comme l'exige la fin du § 1. S'ajoute à cela que la formulation « train qui réalise un trafic ferroviaire » est linguistiquement malheureuse. Étant donné qu'il est difficile de fixer une disposition limitant la responsabilité pour dommages pécuniaires, nous proposons de laisser les parties au contrat convenir des conditions et de l'ampleur du droit de recours en cas de dommages pécuniaires. Une disposition en ce sens apparaît à l'article 8, § 4, lettre b) (nouveau).

Dans la dernière partie de la phrase, la référence aux auxiliaires a été supprimée car l'article 8 régit exclusivement la responsabilité contractuelle du gestionnaire vis-à-vis de l'utilisateur partie au contrat d'utilisation.

Pour le § 2

Pour les mêmes raisons qu'au § 1, la référence aux « dommages pécuniaires » doit également être biffée au § 2 puisque celui-ci régit uniquement l'exemption de la responsabilité établie au § 1 et ne peut donc pas aller plus loin que le § 1.

Pour le § 4

Au vu de la complexité des scénarios pour le recours, il serait pertinent de laisser les utilisateurs et gestionnaires convenir eux-mêmes de l'existence et des modalités du droit de recours.

Article 9

Nous proposons de libeller l'article 9 comme suit :

Article 9

Responsabilité **de l'utilisateur vis à vis du gestionnaire**

§ 1 **L'utilisateur** est responsable **vis-à-vis du gestionnaire partie au contrat d'utilisation** :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés durant l'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire** par **lui-même, par un** moyen de transport utilisé ou par les personnes ou les marchandises transportées.

§ 2 **L'utilisateur** est déchargé de cette responsabilité :

- a) en cas de dommages corporels :
 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que **l'utilisateur**, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de **du gestionnaire**,
 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que **l'utilisateur**, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

- b) en cas de dommages matériels :

lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable **à l'utilisateur** ou en raison de circonstances que **l'utilisateur** ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, **l'utilisateur** n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si et dans quelle mesure :

- a) l'utilisateur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.
- b) le gestionnaire dispose d'un droit de recours contre l'utilisateur.

Motifs

Pour le titre

Il conviendrait de préciser dans le titre (puis dans le texte) qu'il s'agit, en écho à l'article 8, de la responsabilité de l'utilisateur vis-à-vis du gestionnaire.

Pour le § 1

Comme à l'article 8, § 1, faire référence aux auxiliaires ne semble pas adéquat. La proposition de modification du Secrétaire général soulève des réserves : puisque l'article 9 régit la responsabilité de l'utilisateur, le § 1 ne peut couvrir que les dommages causés au gestionnaire et non les dommages causés au transporteur (à l'utilisateur selon la terminologie proposée ici). S'ajoute à cela que la proposition de modification ne détermine pas qui doit être à l'origine du dommage.

Pour le § 4

Il est difficile de comprendre pourquoi il ne faut pas également insérer une disposition sur la responsabilité de l'utilisateur en cas de dommages pécuniaires causés au gestionnaire. Il est concevable qu'un tiers se retourne contre le gestionnaire pour des dommages qui ont été causés par des défauts de l'infrastructure, mais ont également leur origine dans un comportement de l'utilisateur. Étant donné qu'il est difficile de fixer une disposition limitant la responsabilité pour dommages pécuniaires, nous proposons de s'en remettre aux parties.

Article 10

Nous proposons de biffer l'article 10, § 2 et 3, et de libeller l'article comme suit :

Article 10 Causes concomitantes

Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à l'utilisateur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

Motifs

Étant donné que les CUI ne régissent que la responsabilité contractuelle, il ne paraît pas pertinent d'intégrer des dispositions réglementant la responsabilité de tiers. Les § 2 et 3 sont allogènes et devraient donc être biffés.

Article 13

Nous proposons de libeller l'article 13 comme suit :

Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le gestionnaire ou **l'utilisateur** doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels **plus étendus qu'aux articles 8 et 9 et** autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Motifs

Il y a lieu de renvoyer également au droit national si celui-ci prévoit une responsabilité plus large pour les dommages corporels que les articles 8 et 9.

Article 15

Nous proposons de libeller l'article 15 comme suit :

Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues **dans le contrat d'utilisation et** dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Motifs

Il semble judicieux que les limites de responsabilité dont il a été convenu dans le contrat ne puissent pas non plus être invoquées lorsque le dommage résulte d'une faute grave.

Article 17

Nous proposons de remplacer « transporteur » par « utilisateur » dans l'article 17. Cette modification découle du nouvel article premier, § 1.

Article 18

Nous proposons de libeller l'article 18 comme suit :

Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et **l'utilisateur** répondent de leurs auxiliaires **lorsque ceux-ci agissent dans l'exercice de leurs fonctions.**

Motifs

La disposition est trop large et devrait être libellée à l'image de l'article 40 des CIM.

Article 19

Nous proposons de biffer l'article 19 car l'application des dispositions à des droits extracontractuels semble peu probable. La disposition ne paraît donc pas nécessaire.

Article 21

Nous proposons de biffer l'article 21. Il est inutile de réglementer dans les CUI les droits extracontractuels des auxiliaires du gestionnaire ou de l'utilisateur. Il n'est en particulier pas nécessaire de protéger le gestionnaire ou l'utilisateur dans le but de limiter de tels droits.

Article 23

Nous proposons de biffer l'article 23. L'effet d'une décision de justice pour la partie intervenante doit être régi par le droit procédural applicable.

C. Article 62 *bis* des CIV et article 50 *bis* des CIM (nouveaux)

L'insertion dans les CIV et les CIM d'une disposition sur le recours est contestable. Les conditions d'un recours devraient être réglées dans le contrat d'utilisation. En tout état de cause, la disposition doit être libellée de façon à ne pas entrer en contradiction avec les CUI. Aux termes des articles 62 *bis* des CIV et 50 *bis* des CIM proposés par le Secrétaire général, le gestionnaire n'a pas la possibilité d'invoquer la faute (partagée) du transporteur, le comportement d'un tiers ou la force majeure. Cette responsabilité absolue soulève des réserves.