



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**LAW-17128-CR 26/7.1  
27.10.2017**

Original : EN

## **26<sup>E</sup> SESSION**

---

### **Révision partielle des RU CUI**

Projet du Secrétaire général  
(résultant des travaux du groupe de travail « RU CUI »)

## I. TRAVAUX PRÉLIMINAIRES ET CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL « RU CUI »

1. À sa 25<sup>e</sup> session (Berne, 25-26.6.2014), la Commission de révision a appuyé la création par le Secrétaire général d'un groupe de travail chargé de proposer des modifications aux RU CUI, en collaboration avec l'Union européenne et le CIT, entre autres. Depuis, le groupe de travail s'est réuni à quatre reprises : le 10 décembre 2014, le 8 juillet 2015, le 24 novembre 2015 et le 31 mai 2016<sup>1</sup>. Son objectif principal était de clarifier le champ d'application des RU CUI qui fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à son application et à la sécurité des acteurs, notamment des gestionnaires d'infrastructure. Le champ d'application des RU CUI actuelles n'est pas sans équivoque : elles ne s'appliquent qu'au transport international ferroviaire alors que les capacités d'infrastructure sont attribuées au niveau national.

La difficulté que pose le libellé actuel vient du fait que le transport international ferroviaire y est défini par le contrat de transport. Or, un train utilisant l'infrastructure peut transporter simultanément des voyageurs ou des marchandises en trafic national et international. Il est alors difficile de faire la distinction entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international. Au vu de la nature internationale de l'ensemble du système COTIF et dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, il a été conclu que les RU CUI ne devraient s'appliquer qu'au trafic international ferroviaire.

D'un point de vue juridique, il n'existe pas de sillons ferroviaires internationaux. Il s'agissait donc de définir avec précision le trafic international ferroviaire.

La nécessité de la révision et les sujets concernés ont été présentés dans une note de cadrage (doc. CUI 1/2 datée du 9.10.2014<sup>2</sup>), qui a servi de base aux discussions du groupe de travail « RU CUI ». Bien que le Secrétariat de l'OTIF eût a priori donné une interprétation très large de leur champ d'application par le passé, les RU CUI n'étaient jusqu'à récemment que peu ou pas du tout appliquées. La clarification du champ d'application vise donc à assurer que les RU CUI soient appliquées lorsque c'est vraiment nécessaire ou souhaitable, c'est-à-dire en trafic international ferroviaire (corridors de fret, trains de voyageurs internationaux). Parallèlement, il faut établir clairement que les RU CUI ne s'appliqueront pas au trafic national. Cela revêt une importance particulière en matière de responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire du transporteur et du gestionnaire d'infrastructure.

2. En plus des États membres, la Commission européenne et les représentants de parties prenantes (CER, CIT, EIM et RNE) ont participé à ces travaux. Conscient de l'importance de leur contribution, le Secrétariat a dès le début impliqué des associations intéressées représentant les deux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure.

En sa qualité d'association de transporteurs, le CIT a souligné les difficultés de l'application pratique des RU CUI, la position juridique complexe des transporteurs résultant de leur responsabilité envers leurs clients en cas de dommages causés par l'infrastructure ferroviaire et leur possibilités de recours limitées contre les gestionnaires d'infrastructure.

L'EIM a reconnu la nécessité d'une clarification du champ d'application mais s'est à plusieurs reprises opposée à toute modification susceptible d'étendre la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure, en particulier pour les dommages indirects aux transporteurs. Pour justifier cette position, elle a souligné que les gestionnaires d'infrastructure étaient assujettis à une régulation rigoureuse des prix par le droit de l'UE, qu'ils ne pouvaient pas intégrer les risques d'exploitation

<sup>1</sup> Les comptes-rendus de ces sessions sont disponibles sur le site de l'OTIF (<http://otif.org>) sous Activités > Droit des contrats ferroviaires > Groupe de travail « RU CUI ».

<sup>2</sup> Publié sur [http://otif.org/fr/?page\\_id=545](http://otif.org/fr/?page_id=545)

dans leurs tarifs et qu'ils n'avaient aucun contrôle sur les dommages payés par les transporteurs qu'ils devraient alors compenser comme dommages pécuniaires subis par les transporteurs.

Les discussions et commentaires des États membres et parties prenantes ont été très complets. Le professeur Freise a lui aussi grandement contribué aux travaux avec son expertise juridique.

3. Au terme de la 4<sup>e</sup> session, les membres du groupe de travail ont soutenu à la majorité que le champ d'application devait être mieux coordonné avec les contrats de transport CIV et CIM et lié au trafic international (défini expressément aux fins des RU CUI) utilisant l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Le champ d'application ainsi révisé devrait mieux refléter la réalité.

Le 8 juin 2016, le Secrétaire général a transmis aux membres du groupe de travail le texte des articles des CUI à modifier issu des travaux de la 4<sup>e</sup> session. Les extraits correspondants du Rapport explicatif adaptés pour tenir compte des modifications proposées ainsi que des questions et commentaires envoyés par quelques membres après la 4<sup>e</sup> session ont été envoyés à tous les membres du groupe de travail le 24 juillet 2016.

Après la dernière session du groupe de travail, le Secrétaire général a également reçu les positions finales des associations de parties prenantes.

L'EIM a salué le fait que dans la version finale de la proposition du Secrétaire général, le champ d'application des RU CUI restait lié aux RU CIV et CIM, ce qui garantit qu'il ne pourra pas être étendu au trafic national. Selon elle, la condition s'appliquant aux dommages pécuniaires subis par le transporteur devrait être la même que pour les dommages corporels et matériels. Le recours du transporteur ne devrait à son avis se rapporter qu'aux dommages pécuniaires résultant de dommages-intérêts dus par le transporteur au titre des RU CIV et CIM pour un événement survenu pendant l'utilisation de l'infrastructure (cf. plus bas les explications concernant l'article 8).

Le CIT a fait remarqué que si les deux conditions données dans la version finale de la proposition du Secrétaire général devaient être remplies simultanément, le champ d'application des RU CUI se trouvait en fait réduit (condition n° 1 : « utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM » ; condition n° 2 : « en trafic international ferroviaire » tel que défini à l'article 3 des CUI). De plus, la « coordination entre gestionnaires d'infrastructure » ne devrait selon lui pas faire partie de la définition du terme « trafic international ferroviaire ». Pour ce qui est du recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure, le CIT est d'avis que le tronçon national précédant ou suivant le trafic international ne devrait pas être exclu. De manière générale, le CIT a demandé que le régime de responsabilité soit plus équilibré et a souligné qu'en plus de l'indemnisation au titre des RU CIM et CIV, le transporteur supporte d'autres dommages pécuniaires, comme ceux résultant de l'indemnisation au titre du règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

## II. PROPOSITION DE MODIFICATION DES RU CUI RÉSULTANT DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

### 4. Modification de l'article premier « Champ d'application »

#### Article premier Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire **(contrat d'utilisation) dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire** aux fins ~~de transports internationaux au sens~~ des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. ~~Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.~~

**§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent** ~~Il en est ainsi~~ quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat **et**. ~~Les présentes Règles uniformes s'appliquent même également~~ lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

**§ 23** Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

#### Synthèse des discussions et justification<sup>3</sup> :

Le champ d'application a fait l'objet de discussions approfondies à toutes les sessions du groupe de travail. Différentes solutions ont été examinées. La principale question était de savoir si le champ d'application des RU CUI devait être dissocié des contrats de transport CIV et CIM, et si oui dans quelle mesure. En effet, c'est ce lien entre le champ d'application des RU CUI et les contrats de transports *individuels* qui a été identifié comme source de confusion concernant le champ d'application.

L'idée d'une dissociation commençant à s'imposer, il a logiquement fallu se demander ce qu'il en était pour les autres cas d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire les cas non liés aux transports CIV ou CIM, comme par exemple l'utilisation par des wagons ou trains vides pour des courses d'essai ou par des véhicules ou trains de maintenance. Après un tour d'horizon de ces cas particuliers d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la majorité des membres du groupe de travail s'est ralliée à l'avis que le champ d'application nouvellement défini ne devait pas englober « l'utilisation non commerciale ». Les RU CUI ne s'appliquent qu'à l'utilisation de l'infrastructure par des trains exploités à des fins commerciales, c'est-à-dire des trains circulant aux fins de transports soumis au régime juridique des CIV ou des CIM. Le groupe de travail a reconnu qu'en ce sens, RU CUI et RU CIV et CIM devaient être liées. En revanche, il ne fait aucun doute que le parcours en charge d'un train peut comprendre une course à vide, qui relève alors d'une « utilisation commerciale » et doit donc être soumise au même régime juridique.

<sup>3</sup> Il s'agit ici de résumer les discussions et d'expliquer le libellé choisi. Des comptes-rendus détaillés et tous les documents pertinents sont disponibles sur le site de l'OTIF (<http://otif.org>) sous Activités > Droit des contrats ferroviaires > Groupe de travail « RU CUI ».

L'élément-clé de la reformulation de cette disposition s'est révélé être l'expression « en trafic international ferroviaire ». Conscient que les règles uniformes de la COTIF visent à former ensemble un système réglementaire unifié et ne sont pas indépendantes, le groupe de travail a vérifié que le « trafic international ferroviaire » tel que mentionné à l'article 6 de la COTIF était suffisamment clair pour déterminer le champ d'application des RU CUI. Divers ajouts possibles ont également été examinés (service international, train international). Finalement, le groupe de travail a conclu qu'une nouvelle définition de ce terme était nécessaire pour tenir compte du fait que le trafic international inclut dans la pratique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Par conséquent, les RU CUI doivent couvrir deux ou plusieurs contrats nationaux d'utilisation successifs conclus aux fins de la réalisation du trafic international. Par suite, la nouvelle définition a été introduite à l'article 3 (voir ci-dessous).

Ainsi, aux termes du projet d'article premier, les trois conditions suivantes doivent être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- exécution de ce contrat dans le cadre du trafic international ferroviaire,
- réalisation du transport aux fins des RU CIV ou CIM.

#### **Améliorations possibles :**

La Commission de révision pourrait vouloir améliorer la rédaction de cet article. Lors de la reformulation du § 1, une partie du texte a été déplacée vers un nouveau § 2. Une formule similaire apparaît à l'article premier, § 1, des CIV et CIM (« quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport »). Étant donné qu'au terme des travaux du groupe de travail, le libellé du § 1 a été grandement simplifié, il pourrait être pertinent de revenir sur cette question purement rédactionnelle. À des fins de cohérence entre le libellé de l'article premier des CUI et de l'article premier des CIV et CIM, la seconde phrase devrait rester dans le § 1.

## **5. Modification de l'article 3 « Définitions »**

### **Article 3 Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) [...]

**aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ;**

b) [...]

c) « transporteur » désigne ~~eelui~~ **la personne physique ou morale** qui transporte des personnes **et**/ou des marchandises en trafic international **ferroviaire** ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'État dans lequel la personne exerce cette activité ;

## **Synthèse des discussions et justification :**

### **Nouvelle lettre aa) : « trafic international ferroviaire »**

Grâce à cette nouvelle définition spécifique aux RU CUI, il a été possible de garder le projet d'article premier relativement simple à l'issue de la 4<sup>e</sup> session.

La question de la coordination de sillons nationaux successifs par les gestionnaires d'infrastructure comme élément de définition du terme « trafic international ferroviaire » a été longuement débattue. Bien que la définition soit basée sur une situation juridique existant dans les États membres de l'UE, la nécessité de coordonner des sillons nationaux successifs n'est pas limitée à ces États. Elle est également pertinente pour les États membres de l'OTIF non membres de l'UE comme la Serbie ou la Turquie.

Il est apparu pendant les discussions que la coordination de sillons successifs, telle que définie dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, était considérée comme un élément important de la définition du terme « trafic international ferroviaire ». Les arguments avancés contre celle-ci et pour d'autres solutions (par exemple remplacer coordination par « informations pertinentes fournies par le transporteur » ou simplement « obligation de coordonner » afin de tenir compte des situations où la coordination est nécessaire et requise, mais n'a pas lieu) ont été rejetés : premièrement, des informations du transporteur ne seraient pas suffisantes ; deuxièmement, on ne peut pas partir du principe, lors de la rédaction de dispositions, que les règles nationales ou de l'UE (prescrivant la coordination) ne seront pas appliquées. Si la directive 2012/34/UE n'est pas correctement mise en œuvre dans tous les États membres de l'UE, essayer d'y remédier avec la révision des CUI n'est pas la bonne solution. Néanmoins, après la dernière session du groupe de travail, un État membre a proposé que l'élément décisif devrait être la *coopération* et non la coordination.

Une caractéristique des RU CUI, en particulier par rapport au RU CIV et CIM, est que leurs définitions contiennent non seulement des éléments de droit privé, mais aussi des éléments repris du droit public. Bien que l'objet des RU CUI soit la réglementation des contrats, il est impossible d'ignorer le droit public existant qui en fournit le cadre, en particulier le droit de l'UE. Pour les États membres de l'UE, il importe que les RU CUI coïncident avec ce droit public : c'est seulement après l'entrée en vigueur (en 2010) des adaptations nécessaires par rapport au droit de l'UE (adoptées à la 24<sup>e</sup> session de la Commission de révision en 2009) qu'ils ont été en mesure de retirer leurs déclarations de non-application des RU CUI.

Par conséquent, après de longues discussions, il a été jugé approprié de baser la définition du terme « trafic international ferroviaire » sur des termes et concepts tirés du droit public de l'UE, comme « sillon international » et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure pour l'attribution des capacités, c'est-à-dire des sillons.

### **Lettre c) : « transporteur »**

Au début des travaux, la question s'est posée de savoir s'il était toujours pertinent de définir « transporteur ». Le terme « utilisateur » a été proposé et examiné en remplacement. Il est ressorti des discussions que dans la mesure où les RU CIV et CIM d'une part et les RU CUI d'autre part sont bel et bien étroitement liées, il reste utile de conserver le terme de « transporteur ». Néanmoins, le groupe de travail réalise que ce terme a été défini différemment aux fins des RU CUI et aux fins des RU CIV et CIM :

1. Seul un transporteur détenant une licence est habilité à utiliser l'infrastructure ferroviaire. Le groupe de travail « RU CUI » a discuté de la « licence » comme élément de définition du terme

« transporteur » et largement confirmé sa nécessité. En revanche, le transporteur CIV ou CIM n'est pas nécessairement une entreprise ferroviaire détentrice d'une licence.

2. Un transporteur substitué qui utilise l'infrastructure ferroviaire est un « transporteur » au sens des RU CUI. En revanche, il n'en est pas un au sens des RU CIV et CIM puisqu'il n'a pas de relation contractuelle avec le voyageur ou expéditeur.

Le groupe de travail a de plus aligné le libellé de la définition de « transporteur » sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

## 6. Modification de l'article 8 « Responsabilité du gestionnaire »

### Article 8 Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- 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),
- ~~e) — 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 **ferroviaire** et ayant leur origine dans l'infrastructure **ferroviaire**.

**Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire [dans le cadre de son utilisation]<sup>4</sup>.**

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV :
  1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à **l'exploitation la gestion de l'infrastructure ferroviaire** 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 la personne

<sup>4</sup> Le groupe de travail est majoritairement d'avis que la responsabilité du gestionnaire ne devrait pas être étendue. La suppression de la lettre c) et l'ajout d'une nouvelle phrase au § 1 ne devraient constituer qu'une modification d'ordre rédactionnel. Après en avoir discuté avec quelques États membres à la suite de la dernière session du groupe de travail, le Secrétariat de l'OTIF a conclu que la partie entre crochets devait être ajoutée afin de ne pas modifier l'étendue de la responsabilité : que le dommage trouve son origine **pendant l'utilisation** de l'infrastructure ferroviaire est une limite importante (dans la version actuelle également), indépendamment du fait que dans le cas de dommages indirects, c'est manifestement le dommage initial (pour lequel le transporteur a un droit de recours) qui survient pendant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ayant subi le dommage,

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 et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur 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.

[...]

### **Synthèse des discussions et justification :**

Le groupe de travail a modifié le libellé de l'article 8, § 1, des CUI fin de tenir compte de la différence de nature des dommages directs et indirects (dommages pécuniaires). Premièrement, à la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires ne surviennent pas pendant l'utilisation de l'infrastructure mais seulement après, lorsque le transporteur indemnise ses clients. Ils doivent néanmoins avoir leur origine dans l'infrastructure ferroviaire. Deuxièmement, les dommages pécuniaires ne peuvent être subis par les auxiliaires du transporteur, mais seulement par le transporteur lui-même. Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire du transporteur étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

Au § 2, la terminologie devrait être harmonisée (« infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure ») à des fins de cohérence au sein des RU CUI et avec la terminologie employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne.

### **Améliorations possibles :**

La nouvelle deuxième phrase de l'article 8, § 1, remplaçant la lettre c) devrait encore être adaptée et préciser que la responsabilité du gestionnaire pour les dommages pécuniaires du transporteur ne porte que sur les dommages ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire et, comme c'est le cas avec le libellé actuel, que le dommage à l'origine du recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure doit survenir pendant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Cette adaptation est nécessaire pour éviter toute extension de la responsabilité du gestionnaire. Le Secrétariat a reçu des propositions en ce sens de la part de deux États membres après la dernière session du groupe de travail.

## **7. Responsabilité du transporteur**

### **Article 9 Responsabilité du transporteur**

§ 1 Le transporteur est responsable :

- 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 au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire**, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

[...]

### **Synthèse des discussions et justification :**

Le groupe de travail n'a pas remis en question l'asymétrie entre les articles 8 et 9 des CUI, concernant d'une part le recours du transporteur et d'autre part le gestionnaire d'infrastructure. La différence entre ces deux dispositions se justifie par la situation et la position juridique particulières du transporteur résultant de sa responsabilité envers ses clients pour les dommages qui ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire. Dans la relation entre le transporteur et ses clients, le gestionnaire d'infrastructure est considéré comme un auxiliaire du transporteur (en vertu de l'article 40 des CIM et de l'article 51 des CIV) ; au sein d'un même système juridique, le transporteur doit par conséquent disposer d'un droit de recours contre son auxiliaire. Il n'existe pas de disposition comparable dans le système COTIF, selon laquelle le gestionnaire d'infrastructure répondrait des dommages causés par le transporteur. En conséquence, ne sont nécessaires ni une symétrie entre les articles 8 et 9 pour ce qui est des dommages pécuniaires (dommages indirects / recours), ni une disposition parallèle à la lettre c) actuelle de l'article 8, § 1, qui devrait être remplacée par la nouvelle phrase.

Au § 1, la terminologie devrait être harmonisée (« infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure ») à des fins de cohérence au sein des RU CUI et avec la terminologie employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne.

### **8. Modifications d'ordre rédactionnel**

Le **titre** devrait être libellé comme suit :

#### **Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire** en trafic international ferroviaire**

L'**article 3, lettres b) et g)**, devrait être libellé comme suit :

#### **Article 3 Définitions**

- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure **ferroviaire** ;
- 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 le transporteur :
- l'organisation interne de l'entreprise, ~~ainsi que~~
  - 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**.

L'**article 5, § 1**, devrait être libellé comme suit :

**Article 5**  
**Contenu et forme**

§ 1 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 **ferroviaire** sont réglées par un contrat d'utilisation.

L'**article 5 bis, § 1 et 2**, devrait être libellé comme suit :

**Article 5 bis**  
**Droit non affecté**

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ 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~~ 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.

L'**article 7, § 2**, devrait être libellé comme suit :

**Article 7**  
**Fin du contrat**

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

L'**article 10, § 3**, devrait être libellé comme suit :

**Article 10**  
**Causes concomitantes**

§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure **ferroviaire** ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

**Justification :**

Il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les RU CUI avec celle employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

### III. PROPOSITION DE MODIFICATION DU RAPPORT EXPLICATIF

Le Rapport explicatif devra être adapté pour tenir compte des modifications qui seront adoptées. Les textes ci-après tiennent compte des propositions reçues des États membres pour le Rapport explicatif et acceptées par le groupe de travail ainsi que des propositions de modification du texte réglementaire. Certaines parties du Rapport explicatif résultent d'un échange de courriels avec quelques membres du groupe de travail au cours de la procédure de consultation sur les conclusions finales des travaux du groupe de travail.

#### Titre

#### Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire

La terminologie utilisée dans le titre des RU CUI et dans certaines de leurs dispositions a été harmonisée avec celle de la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

#### Article premier Champ d'application

#### Article premier Champ d'application

1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ~~aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM~~ dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire. L'article premier, § 1, doit être lu et interprété en combinaison avec l'article 3, lettre aa), où « trafic international ferroviaire » est défini. Seule l'utilisation commerciale est donc couverte. L'utilisation non commerciale de l'infrastructure ferroviaire sans relation avec le trafic CIV ou CIM ne relève pas du champ d'application des RU CUI (v. points 6 et 7). Toutefois, le lien formel avec les RU CIV ou CIM comme objet du contrat n'implique pas un lien avec chaque contrat individuel de transport CIV ou CIM.

Le terme « trafic international ferroviaire » requiert une nouvelle définition spécifique s'appuyant sur les sillons utilisés pour ce type de trafic (v. également chiffre 1 des remarques sur l'article 3). Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un sillon international (c.-à-d. établi par un accord de deux gestionnaires d'infrastructure ou plus) : le trafic international peut être réalisé sur deux sillons nationaux successifs ou plus, situés dans aux moins deux États. Dans les deux cas, on peut parler d'utilisation internationale de l'infrastructure.

a) — ~~Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports elles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.~~

b) — ~~Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article premier des CIV et l'article premier des CIM.~~

c) — ~~L'expression « aux fins de » (transports internationaux CIV/CIM) contenue dans le § 1 montre clairement que la finalité de l'utilisation est un point crucial. Elle ne signifie pas, par exemple, « au cours de la réalisation » de transports internationaux ferroviaires. Par~~

~~conséquent, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport subséquent ou précédent soumis aux RU CIV ou CIM.~~

⊕) La question de savoir si une entreprise ou un transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure **ferroviaire** est sans importance en ce qui concerne l'application des RU CUI.

⇒) Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les États où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure **ferroviaire** et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure **ferroviaire** de ces États.

2. [...] [contrats à titre onéreux ou non]

3. ~~Les RU CUI sont uniquement applicables dans la mesure où le contrat d'utilisation a pour fin des transports internationaux ferroviaires au sens des RU CIM et des RU CIV. Les RU CUI ne sont applicables qu'en cas d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire. Elles ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national.~~ Les États membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic **national intérieur**.

4. ~~La dernière phrase du Le § 1 2<sup>5</sup>~~ sert à préciser que les RU CUI sont également applicables à une infrastructure ferroviaire gérée par un État ou par des institutions gouvernementales. Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure « étatique », le contrat d'utilisation n'est pas nécessairement à caractère de droit civil ; il est aussi possible qu'il s'agisse de contrats de droit public. Ceux-ci seront toutefois également soumis aux RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

5. Le § 2 3<sup>5</sup> souligne le fait que les Règles uniformes visent à régler uniquement les relations des parties au contrat d'utilisation entre elles. Comme cela a déjà été précisé aux chiffres 8 à 10 des Généralités, un « parallélisme » des actions concurrentes contre les auxiliaires des parties au contrat doit exclure toute possibilité de contourner l'application des RU CUI. En tant qu'un des exemples les plus importants des relations juridiques qui restent soumises au droit national, le § 3 2<sup>5</sup>, lettre a), précise que la responsabilité des employeurs ou des commettants des auxiliaires envers ces derniers n'est pas réglée par les RU CUI, mais par le droit national.

6. ~~Alors que les RU CIV/CIM font référence à la réalisation de transports sur la base d'un contrat de transport concernant chaque voyageur et chaque envoi de marchandises individuellement, l'utilisation de l'infrastructure concerne généralement le transport par trains d'un certain nombre de voyageurs et d'envois. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Parmi ceux-ci peuvent se trouver~~ **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

<sup>5</sup> Il ne sera pas nécessaire de renuméroter si la rédaction du § 1 n'est pas modifiée comme proposé plus haut, c'est-à-dire si la deuxième phrase reste dans le § 1 au lieu d'être déplacée dans un nouveau § 2. Le libellé resterait alors harmonisé avec l'article premier des CIV et celui des CIM.

en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.

~~7. En ce qui concerne la responsabilité pour dommages indirects :~~

~~a) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport nationaux (transport soumis au droit national) indemnisés par le transporteur en vertu de la législation nationale, le transporteur aura, en cas de dommages corporels, un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu de la législation nationale ;~~

~~b) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport CIV (contrat de transport international) indemnisés par le transporteur en vertu des RU CIV, le transporteur aura, en cas de dommages corporels, un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu des RU CUI (article 8, § 1, lettre c) des CUI).~~

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

~~9. Il y avait toutefois divergence de points de vue au sein du Groupe CUI concernant le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs. Le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs peut nécessiter une clarification complémentaire pour chaque cas spécifique.~~

**7. Le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure ferroviaire par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises, c'est-à-dire des trains ou véhicules ferroviaires vides circulant avant ou après un transport de voyageurs ou de marchandises si cette exploitation correspond à un transport international au sens des Règles uniformes CIV ou CIM. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des wagons ou trains vides en connexion avec un transport soumis aux RU CIM/CIV est considérée comme une utilisation commerciale dans le cadre du trafic international tel qu'il est défini aux fins des RU CUI à l'article 3, aa). La circulation sans chargement ne peut être envisagée indépendamment de la circulation avec chargement. S'il y a lieu, une course à vide peut donc être intégrée dans la circulation avec chargement, par exemple lorsque le train va d'abord quelque part à vide, jusqu'à un port par exemple, pour y être chargé de marchandises à transporter conformément aux RU CIM. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport **international ferroviaire** (subséquent ou précédent) soumis aux RU CIV ou CIM .**

### Article 3 Définitions

1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes. **À la suite de la révision du champ d'application, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est maintenant requise. Elle s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international. Le trafic international peut être réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de deux gestionnaires d'infrastructure ou plus, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve**

dans différents États. Les CUI ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national. Les États membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic intérieur national.

2. [Genève – CR avant 5<sup>e</sup> AG]
3. La Commission de révision a, lors de sa 24<sup>e</sup> session (23-25.6.2009), décidé ~~d'élargir de préciser~~ la définition du terme « **gestionnaire** » à la lettre b) pour ~~mettre en évidence expliquer~~ qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations qui en découlent dans les domaines dans lesquels le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique.
4. ~~Elle a également décidé d'élargir~~ **Il en va de même pour** la définition du terme « **transporteur** » à la lettre c) : la révision de 2009 visait à davantage de précision afin de pour mettre en évidence qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences là où le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique. En particulier, les transporteurs d'États non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un État membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit de l'UE, ils sont soumis aux obligations de l'UE, notamment en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité. La clarification du champ d'application des CUI a entraîné une modification supplémentaire de la définition de « transporteur » : le trait spécifique de la définition n'est pas l'exécution de transports internationaux en vertu des RU CIV ou CIM, mais le transport en trafic international ferroviaire dont la définition est nouvellement introduite. Le renvoi aux RU CIV et CIM est devenu superflu au vu du nouveau libellé de l'article premier, § 1, et de la nouvelle définition de « trafic international ferroviaire ». Le libellé a été aligné sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

[...]

11. La définition de « **certificat de sécurité** » à la lettre g) clarifie qu'il ne s'agit pas uniquement de la sécurité des véhicules, mais que ce certificat se rapporte également à l'organisation interne de l'entreprise et au personnel à employer (cf. directive 95/19/CE). À la 24<sup>e</sup> session de la Commission de révision, le libellé de cette définition a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressortait déjà clairement du libellé adopté en 1999 par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale que le certificat de sécurité devait être basé sur le droit applicable là où est située l'infrastructure ferroviaire, y compris le droit applicable de l'État membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure ferroviaire.

## Article 8 Responsabilité du gestionnaire

1. Le § 1 stipule le principe de la responsabilité objective (stricte) du gestionnaire. La personne ayant subi le dommage (le transporteur ou son auxiliaire) doit prouver la cause du dommage (~~gestion défectueuse ou défaut de~~ causé lors de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ou par l'infrastructure ferroviaire elle-même) et son montant. En cas de dommages directs, elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire [ou, dans le cas de dommages indirects, que le dommage initial à l'origine du recours du transporteur



s'est produit pendant l'utilisation de l'infrastructure]<sup>6</sup>. Le texte adopté par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale fait apparaître encore plus clairement que la version adoptée par la Commission de révision le principe de la responsabilité objective.

2. La réglementation de la responsabilité, et en particulier des causes d'exonération, s'inspire pour les dommages corporels des dispositions correspondantes des RU CIV et pour les dommages matériels des dispositions correspondantes des RU CIM. Le texte du § 1, lettre b), précise que la responsabilité pour les dommages matériels n'inclut pas la responsabilité pour les dommages (purement) pécuniaires. Font exception, conformément au § 1, lettre c), les dommages pécuniaires résultant des dommages intérêts dus par le transporteur en vertu des RU CIV ou des RU CIM.
3. Les dommages subis par les moyens de transport sont des dommages matériels que le transporteur subit directement, même si ces moyens de transport ne sont pas sa propriété selon le droit civil, mais qu'il en dispose en vertu d'un contrat conformément aux RU CIV (procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 120/121). **En revanche, cela n'inclut pas les dommages purement pécuniaires (privation de jouissance).**
4. Dans le cadre de la clarification du champ d'application des RU CUI, la cohérence entre l'article premier et l'article 8 a également été examinée. Finalement, il a suffi de reformuler l'article 8, § 1. Dans cette disposition, la responsabilité pour les dommages corporels (lettre a) et matériels (lettre b) et la responsabilité pour les dommages pécuniaires (lettre c) étaient traitées ensemble dans une même phrase. Cela s'est avéré inadapté. Les dommages directs (lettres a et b) et les dommages indirects (lettre c) doivent être traités séparément pour deux raisons : premièrement, à la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire, mais surviennent après l'utilisation, pas pendant, lorsque le transporteur indemnise ses clients ; deuxièmement, les dommages pécuniaires ne peuvent pas être subis par les auxiliaires du transporteur, seulement par le transporteur lui-même. Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire du transporteur étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.
5. 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 (v. point 7 des remarques sur l'article premier au sujet des trains et véhicules vides). 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 ferroviaire sur un trajet ferroviaire international. Il en va de même pour le recours du transporteur.
6. Le transporteur a un droit de recours en vertu des RU CUI (article 8, § 1, nouvelle deuxième phrase) lorsque le transport est exclusivement réalisé avec un ou plusieurs trains internationaux (c'est-à-dire dans le cadre du trafic international tel qu'il est

<sup>6</sup> La partie entre crochets doit être insérée si l'ajout proposé au texte réglementaire, lui-aussi entre crochets pour le moment, est adopté (« lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire [dans le cadre de son utilisation] »).

défini) ou, dans le cas de trains mixtes, avec une voiture destinée 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.

7. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* au droit de recours pour dommages causés à la marchandise.

[Les points 3 à 11 actuels suivront et devront être renumérotés.]