



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-17155-CR 26/7.1 Add.1  
18.12.2017**

Original : FR DE EN

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

---

### **Révision partielle des RU CUI**

Position du CIT sur la révision partielle des RU CUI



CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern

OTIF

Monsieur François Davenne  
Secretary General  
Gryphenhübeliweg 30  
3006 Bern

Weltpoststrasse 20  
CH-3015 Bern  
T. +41 (0)31 350 01 90  
F. +41 (0)31 350 01 99  
info(at)cit-rail.org  
www.cit-rail.org

Berne, 2017-12-18

Ref. H05

Traité par / Bearbeitet durch / Contact: Nina Scherf  
Téléphone / Telefon / Telephone: +41 (0)31 350 01 94  
E-mail: Nina.Scherf@cit-rail.org

## **Révision partielle des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)**

Monsieur le Secrétaire Général,

Nous souhaitons tout d'abord vous remercier de l'opportunité qui nous est offerte de commenter les documents envoyés par le Secrétariat de l'OTIF à propos de la révision partielle des Règles uniformes CUI (LAW-17128-CR 26/7.1 et LAW-17129-CR 26/7.2).

Au moyen de la présente prise de position, le Comité international des transports ferroviaires (CIT<sup>1</sup>) souhaite attirer votre attention sur la révision du champ d'application, des définitions et du recours du transporteur, car ces propositions de textes entraînent une fragmentation du droit aux conséquences négatives pour les entreprises ferroviaires qui exécutent des transports internationaux.

### **1 Evaluation des propositions de textes du point de vue des entreprises ferroviaires**

#### **1.1 Remarques relatives au champ d'application (article 1 § 1) et à la définition du « trafic international ferroviaire » (article 3 aa)**

La révision prévoit que le champ d'application des RU CUI (article 1 § 1) demeure lié aux Règles uniformes CIV<sup>2</sup> et CIM<sup>3</sup>, d'une part, et propose d'introduire une définition de la notion de « trafic international ferroviaire », d'autre part, 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.

Le système des RU CUI ne définit pas pour l'instant la notion de « trafic international ferroviaire ». En reprenant cette notion avec la définition proposée, le champ d'application des RU CUI sera limité inutilement. D'une part, les « sillons internationaux » n'existent quasiment pas dans la pratique, d'autre part, la définition implique une coordination des sillons entre les gestionnaires d'infrastructure, qui ne fonctionne pas toujours dans la pratique, ou même pas du tout (en particulier avec les pays hors de l'Union européenne).

Le libellé du champ d'application aurait pour conséquence que les RU CUI pourraient certes s'appliquer aux transports CIV et CIM exécutés dans des trains internationaux, mais les parcours initiaux et finaux nationaux seraient toutefois exclus. Il peut arriver dans la pratique par exemple qu'un voyageur en possession d'un titre de transport CIV emprunte un train circulant uniquement au

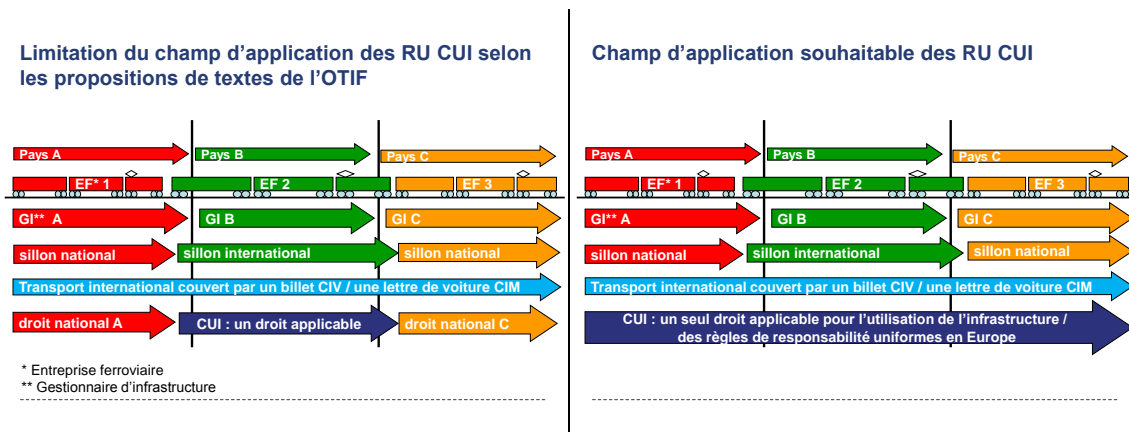
<sup>1</sup> <http://www.cit-rail.org/>

<sup>2</sup> Contrat de transport international des voyageurs (CIV)

<sup>3</sup> Contrat de transport international des marchandises (CIM)

niveau national (train national / sillon national) et poursuive ensuite son voyage au niveau international avec le même titre de transport. En relation avec l'utilisation du train national, le voyageur aurait certes un droit d'action sur la base des RU CIV, mais les RU CUI ne s'appliqueraient pas pour le recours entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Cette interprétation du champ d'application des RU CUI est tout simplement inappropriée et conduit à une fragmentation du droit, ce qui ne va pas dans le sens du système juridique harmonisé et fermé de la COTIF.

Le schéma ci-après illustre cette problématique :



### 1.2 Suggestion du CIT concernant le champ d'application / la définition du « trafic international ferroviaire »

Compte tenu de la problématique exposée ci-dessus, le CIT suggère de modifier comme suit la définition de la notion du « trafic international ferroviaire » :

#### Article 3

*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 ou un sillon aux fins de l'exécution de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM ;*

Cette modification garantirait que les RU CUI s'appliquent aussi aux parcours initiaux ou finaux nationaux d'un train pour des transports couverts par une lettre de voiture CIM ou un titre de transport CIV ainsi qu'aux trains internationaux empruntant des sillons nationaux qui ne sont pas coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure.

Cette suggestion permet d'éviter que plusieurs droits nationaux s'appliquent lors d'un transport international au détriment des entreprises ferroviaires et que ces dernières doivent faire valoir leurs droits dans des conditions difficiles. Cette suggestion garantit en outre également l'unité du système juridique de la COTIF.

### 1.3 Remarques relatives à la responsabilité du gestionnaire (article 8 § 1)

Dans le cadre du droit de la COTIF, les entreprises ferroviaires répondent vis-à-vis de leurs clients pour tous les actes du gestionnaire d'infrastructure, dès lors que celui-ci est défini comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire (article 51 CIV et article 40 CIM). Les RU CUI prévoient un droit de recours explicite des entreprises ferroviaires contre le gestionnaire d'infrastructure, qui couvre les indemnités qui doivent être payées par les entreprises ferroviaires à leurs clients sur la base des RU CIV et CIM, par exemple en cas d'accidents et de frais d'hôtel des voyageurs ainsi que d'avaries ou de perte de marchandises (article 8 CUI).

La limitation du champ d'application dans le cadre de la révision des RU CUI est problématique pour les entreprises ferroviaires, dès lors que les RU CUI deviendraient inutilisables dans le contexte du



droit de recours des entreprises ferroviaires. En outre, la révision entraîne une fragmentation du droit : si les entreprises ferroviaires perdent leur droit de recours à la suite de la révision des RU CUI, elles ne pourront se fonder que sur le droit national et les conditions générales des gestionnaires d'infrastructure pour se faire rembourser les indemnités versées aux voyageurs ou aux clients en cas d'avarie ou de perte de la marchandise.

Le fait que le droit de recours des entreprises ferroviaires contre les gestionnaires d'infrastructure soit soumis au droit national est problématique du point de vue de la transparence et de la sécurité du droit, car le droit national général (des contrats) des différents Etats présente des différences subtiles, notamment dans le domaine de la charge de la preuve ou des dommages pécuniaires indirects.

## 2 Conclusions et suggestions

Du point de vue des entreprises ferroviaires, une révision devrait avoir pour but de définir un champ d'application international autant que possible clair, sûr et uniforme sur le plan juridique. Ce dernier permettrait aux entreprises ferroviaires, qui réalisent de plus en plus, en particulier en trafic marchandises, des transports internationaux empruntant plusieurs Etats, de n'être confrontées qu'à un seul régime juridique uniforme, sans l'insécurité juridique produite par la fragmentation des différents droits nationaux. Ceci est particulièrement vrai compte tenu du fait que les RU CUI sont désormais applicables dans tous les Etats membres de l'Union Européenne.

Selon les informations du Secrétariat de l'OTIF, les révisions qui sont de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF nécessitent actuellement entre 5 et 7 ans avant d'être mises en œuvre. Des modifications des Règles uniformes à court terme sont donc exclues. C'est pourquoi il importe de parvenir tout de suite à un résultat satisfaisant avec la révision des Règles uniformes CUI, c'est-à-dire un champ d'application juridiquement clair, sûr et harmonisé, avec un système de responsabilité équilibré.

Les propositions de textes actuelles ne remplissent pas ces conditions. Les propositions relatives à la révision des RU CUI constituent un pas en arrière du point de vue du CIT.

Avec la présente prise de position, le CIT prie les parties prenantes à la révision de soutenir la suggestion de modification de la définition du « trafic international ferroviaire » selon le point 1.2 ci-dessus.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, nos salutations distinguées.

Cesare Brand  
Secrétaire général

Nina Scherf  
Juriste