



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

**AG 12/13 Add. 8
21.04.2015**

Original: DE

RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ

RU CUI

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)

Rapport explicatif¹

Généralités

Genèse

1. Dans une analyse des conséquences de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991, qu'il a fait parvenir aux États membres au début de l'année 1993, le Secrétariat² a attiré l'attention sur le fait que la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la prestation de services de transport conduirait à de nouvelles relations juridiques et à de nouveaux types de contrats. Dans un tel cas, les entreprises de transport ferroviaire sont client et partenaire contractuel du gestionnaire de l'infrastructure, alors que les voyageurs, les expéditeurs de marchandises et les titulaires de wagons de particuliers ne sont pas en relation contractuelle directe avec les gestionnaires de l'infrastructure, mais uniquement avec les entreprises de transport ferroviaire en tant que transporteurs ou utilisateurs de wagons.
2. Dans un catalogue de questions relatif à la révision de la COTIF 1980 établi l'année suivante, le Secrétariat a, entre autres, posé la question de savoir si le transporteur devait répondre des dommages causés par l'infrastructure et si l'action en recours entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure devait être réglée dans des Règles uniformes ou si cette question devrait être réglée par les parties au contrat conformément au droit national.
3. Dans leurs réponses, presque tous les États membres et toutes les organisations et associations internationales interrogés se sont prononcés en faveur d'une responsabilité du transporteur envers le client en ce qui concerne les dommages causés par une infrastructure défectueuse ou par son exploitation, mais de l'octroi au transporteur d'un droit de recours contre le gestionnaire. La grande majorité des États membres a par contre été d'avis que le droit de recours ne devrait pas être réglé dans des Règles uniformes élaborées dans le cadre de l'OTIF, mais par le droit national ou une convention entre les parties au contrat (v. résumé des réponses, Bulletin 1994, p. 124 et 126).
4. Lors des débats de la 3^e Assemblée générale (14-16.11.1995) et de la 3^e session de la Commission de révision (11-15.12.1995, v. procès-verbal, p. 2), qui a examiné le projet de nouvelles Règles uniformes CIM (RU CIM) du Secrétariat du 5 mai 1995, ainsi que lors des discussions d'experts qui ont suivi, s'est imposé le point de vue selon lequel une

1 Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux des RU CUI ; les renvois aux procès-verbaux de session sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

2 Autrefois : « Office central ».

réglementation internationale uniforme des relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur serait utile et souhaitable.

5. À l'occasion de la 4^e session de la Commission de révision (25-29.3.1996), la relation transporteur/client/gestionnaire de l'infrastructure a été réglée dans les RU CIM de manière à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit déclaré *ex lege* auxiliaire du transporteur, celui-ci étant par conséquent responsable envers ses clients des dommages causés par une défectuosité de l'infrastructure. Les clients ne peuvent faire valoir des droits contre le gestionnaire de l'infrastructure que dans les conditions et les limitations des RU CIM (art. 41, § 2, CIM).
6. Le projet de Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris le rapport explicatif, élaboré par le Secrétariat, a été transmis aux États membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées par lettre circulaire du 1^{er} juillet 1996 (projet publié dans le Bulletin 1996, p. 181-187 ; rapport explicatif dans le Bulletin 1996, p. 187-195). Le projet a été adopté en première lecture lors de la 9^e session de la Commission de révision (9-13.12.1996) et en deuxième lecture lors de la 17^e session (2^e séance, 5.5.1998).
7. Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI) adoptées par la Commission de révision se basent sur l'idée fondamentale de laisser aux parties au contrat un maximum de libertés dans la conception de leurs relations contractuelles, la responsabilité devant toutefois être réglée de manière uniforme et contraignante. L'on évite ainsi en particulier les problèmes qui pourraient résulter de différents régimes de responsabilité nationaux.
8. Les RU CUI règlent uniquement – exception faite de l'article 6, § 1, première et deuxième phrases (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6) – les relations contractuelles entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur ; elles doivent garantir que la réglementation n'est pas contournée par d'autres actions concurrentes (actions délictuelles ou quasi-délictuelles). Ainsi, des actions concurrentes, à quelque titre que ce soit, ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations prévues dans les RU CUI (art. 19). Afin de ne pas être contournées, les Règles uniformes incluent également les actions à exercer contre les auxiliaires desquels répondent le gestionnaire ou le transporteur (cf. également art. 41, § 2 CIM).
9. En revanche, les RU CUI ne règlent pas d'autres relations juridiques, comme p. ex. les relations entre le gestionnaire et ses auxiliaires ou celles entre le transporteur et ses auxiliaires. Elles ne règlent par ailleurs pas non plus la relation entre le gestionnaire ou le transporteur et des tiers. Cela signifie, par exemple, que d'éventuelles actions du gestionnaire contre les partenaires contractuels du transporteur (p. ex. l'expéditeur qui, en raison d'un mauvais chargement, a causé un dommage non seulement au transporteur mais aussi au gestionnaire de l'infrastructure) ne sont pas réglées par les RU CUI. Ces relations juridiques sont soumises au droit national applicable dans chaque cas d'espèce, conformément au droit international privé.
10. L'article 21 est une exception aux principes présentés aux chiffres 7 et 8. Les actions des auxiliaires du gestionnaire ou du transporteur ne peuvent elles aussi être exercées contre

l'autre partie au contrat d'utilisation que dans les conditions et limites des RU CUI. Ce « parallélisme » doit empêcher que la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire soit modifiée par le biais d'actions introduites par les auxiliaires.

11. À sa 16^e session, la Commission de révision a décidé d'introduire les dispositions identiques des appendices dans la convention même, sous forme de dispositions communes (procès-verbal, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions concernant le droit national applicable et l'unité de compte figurent dans les articles 8 et 9 de la COTIF (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 11/12 et procès-verbal de la 19^e session p. 13-17).
12. Compte tenu du for prévu à l'article 46 des RU CIM et à l'article 57 des RU CIV ainsi que de la réglementation prévue à l'article 24, il n'est pas exclu que des tribunaux dans des États membres différents soient compétents pour les actions contre le transporteur et les actions contre le gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, une définition du droit national, comme celle prévue à l'article 8 de la COTIF, n'entraînera probablement pas de difficultés juridiques insurmontables. Le § 3 de cet article comporte un renvoi général, ce qui signifie que le droit international privé de l'État dans lequel l'ayant droit fait valoir ses droits est compris dans le renvoi. Eu égard au principe du « *proper law* » et de l'unité des décisions, valables dans pratiquement tous les ordres juridiques, ainsi qu'au fait que le fondement de responsabilité est réglé de manière uniforme, le cas de figure, où des règles différentes devraient être appliquées par les tribunaux, est peu probable.
13. En ce qui concerne la protection des données (v. les dispositions prévues dans le projet de l'Office central du 1.7.1996), la Commission de révision a jugé qu'une réglementation au niveau international n'était pas nécessaire (procès-verbal de la 9^e session, p. 14).
14. La Commission de révision a supprimé la disposition prévue dans le projet du Secrétariat concernant le montant maximal des dommages-intérêts en cas de dommages matériels. Les parties au contrat restent par conséquent libres de conclure des accords qui répartissent le risque entre elles (procès-verbal de la 9^e session, p. 36).
15. Moyennant deux modifications (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8), la 5^e Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a adopté unanimement, avec une abstention, les textes décidés par la Commission de révision.

Évolution ultérieure

16. Compte tenu de l'évolution de la législation de l'Union européenne (UE) concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, une adaptation des RU CUI s'est révélée inévitable pour garantir leur compatibilité avec le droit de l'UE. À sa 24^e session (23-25.6.2009), la Commission de révision a adopté les adaptations requises.
17. Les décisions prises par l'Assemblée générale lors de ses 7^e et 8^e sessions (23-24.11.2005 et 6-7.9.2006) en vue de soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques entre le droit communautaire d'alors (devenu « droit de l'UE ») et celui de la COTIF prévoyaient qu'en relation avec les appendices à la COTIF autres que les appendices F et G, les questions en suspens seraient traitées au niveau adéquat afin de

trouver des solutions pratiques pouvant conduire à la création de groupes de travail appropriés.

18. Conformément à ces décisions et à une initiative du groupe de travail « Transports terrestres » du Conseil de l'UE du 12 décembre 2007, un groupe de travail ad hoc concernant l'Appendice E (CUI) (composé de représentants de la Commission européenne, du Secrétariat de l'OTIF et d'experts juridiques de plusieurs États membres de l'UE et de la Suisse, ci-après dénommé le « Groupe CUI ») a été constitué dans le but, premièrement, d'examiner les régimes juridiques respectifs et d'identifier les points d'achoppement potentiels, et deuxièmement de proposer des solutions pratiques.
19. Au cours de plusieurs sessions en 2008, le Groupe CUI a identifié et discuté des domaines litigieux d'incompatibilité entre le droit de l'UE et les RU CUI et adopté un certain nombre de suggestions d'amendements aux RU CUI afin non seulement d'éliminer ces domaines d'incompatibilité, mais aussi de clarifier certaines parties des RU CUI qui pouvaient causer des difficultés juridiques entre les deux régimes. Ces amendements et clarifications concernaient :
 - le champ d'application,
 - les définitions des termes « gestionnaire », « transporteur », « licence » et « certificat de sécurité »,
 - les dispositions relatives au contrat d'utilisation,
 - les obligations particulières des transporteurs et gestionnaires,
 - la responsabilité des dommages causés par un retard/une perturbation dans l'exploitation,
 - les procédures de conciliation.
20. Le principal objectif des amendements suggérés par le Groupe CUI a été de prendre en compte les évolutions survenues dans la législation de l'UE, y compris les instruments qui, à l'époque de l'adoption des RU CUI, n'étaient pas encore en vigueur, comme par exemple les directives 2001/14/CE, 2004/49/CE et 2004/51/CE ainsi que le règlement 2007/1371/CE.
21. À sa 24^e session (23-25.6.2009), la Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions du Groupe CUI. Étant donné qu'en tout état de cause, le champ d'application des RU CUI et celui du droit de l'UE ou du droit national correspondant se chevauchent, les dispositions de plusieurs articles des RU CUI, qui auraient pu donner lieu à des malentendus en ce qui concerne le droit applicable, ont été modifiées en conséquence. Le libellé de la définition du terme « licence » a été modifié de façon à mieux coïncider avec la signification de ce terme dans le droit communautaire (devenu « droit de l'UE »). Dans l'article 5 *bis* proposé (Droit non affecté), une distinction a été opérée entre les dispositions relatives à la responsabilité des articles 8 et 9 des RU CUI où seul le droit de l'UE est non affecté, et pas le droit national (art. 5 *bis*, § 2), et les

dispositions d'autres articles où le droit national est également non affecté (art. 5 *bis*, § 1 ; pour les détails, se reporter aux remarques particulières correspondantes).

22. Les modifications adoptées par la 24^e session de la Commission de révision en vertu de l'article 17, § 1, de la COTIF sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010.
23. La 9^e Assemblée générale (9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^e session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice E (CUI) à la Convention et du Rapport explicatif et approuvé le Rapport explicatif relatif aux articles 1^{er}, 4, 8 et 9 des CUI. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention et chargé le Secrétaire général de procéder conformément à l'article 35 de la Convention pour la mise en vigueur desdites modifications. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la partie générale du Rapport explicatif.
24. À sa 25^e session (25/26.6.2014), la Commission de révision a adopté des adaptations rédactionnelles de l'article 5 *bis* des CUI. Elle a également soutenu la mise en place d'un groupe de travail du Secrétaire général afin de proposer les adaptations à apporter aux RU CUI en liaison notamment avec l'Union européenne et le CIT.

En particulier**Titre premier****Généralités****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.
 - a) Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles 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.
 - d) La question de savoir si une entreprise ou un transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure est sans importance en ce qui concerne l'application des RU CUI.
 - e) 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 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 de ces États.
2. Le § 1 renonce à limiter le champ d'application aux contrats à titre *onéreux*. Les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ne sont pas toujours nécessairement des contrats à titre onéreux. Il est en principe concevable qu'une infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire est par exemple une autorité étatique, soit à la disposition de différents transporteurs sans qu'il y ait une contrepartie financière directe.

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 États membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic intérieur.
4. La dernière phrase du § 1 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 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 § 2, 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. Parmi ceux-ci peuvent se trouver 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.
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)
 - c) .
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.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

Tout comme l'article 2 des RU CIV, l'article 2 prévoit que chaque État peut déclarer ne pas appliquer les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures, lorsque l'accident est survenu sur son territoire et que les victimes sont des ressortissants de cet État ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet État (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 3 ; cf. également art. 3, CIV 1980). La déclaration peut – en accord avec l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF – être faite à tout moment. L'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF prévoit la possibilité de déclarer également à tout moment qu'un appendice déterminé à la Convention ne sera pas appliqué dans son intégralité.

Article 3

Définitions

1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes.
2. La Commission de révision a renoncé sciemment à renvoyer à l'annexe I, partie A, du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 concernant la définition du contenu des différentes positions des schémas d'enregistrement de l'appendice I du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 ou à reprendre textuellement à la lettre a) la définition du terme de « **infrastructure ferroviaire** » telle qu'elle figure dans la directive 91/440/CEE³. Une définition plus générale convient mieux, étant donné qu'elle permet de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution éventuelle en la matière et qu'elle évite que, par le biais des RU CUI, un règlement de l'UE ne devienne loi dans tous les États membres de l'OTIF, loi qui devrait être modifiée en cas de modification du règlement (v. procès-verbal de la 9^e session, p. 6 ; procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 4).
3. La Commission de révision a, lors de sa 24^e session (23-25.6.2009), décidé d'élargir la définition du terme « **gestionnaire** » à la lettre b) pour mettre en évidence 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.

³ Cette directive a depuis été amendée et intégrée avec les directives 95/18/CE et 2001/14/CE remaniées dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

4. Elle a également décidé d'élargir la définition du terme « **transporteur** » à la lettre c) 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.
5. En français, il n'existe pas d'expression équivalente au terme juridique allemand de « *Leute* », qui comprend à la fois les agents et les autres personnes auxquelles on recourt pour l'exécution de ses tâches. Par conséquent, le projet du Secrétariat du 1^{er} juillet 1996 a, dans l'intérêt d'une simplification rédactionnelle, employé le terme de « **auxiliaires** » (« *Hilfspersonen* ») et l'a défini (lettre d) conformément au libellé adopté pour l'article 40 des RU CIM lors de la 4^e session de la Commission de révision (25-29.3.1996).
6. Ce terme ne visait à l'origine que des personnes en situation de dépendance, vis-à-vis desquelles le commettant a un droit de surveillance et un droit de donner des instructions. Selon la conception du projet du Secrétariat, les éventuels sous-traitants et fournisseurs indépendants ne devaient pas être compris dans cette définition (procès-verbal de la 9^e session, p. 26). À sa 17^e session, la Commission de révision a toutefois élargi cette conception de manière à ce que le terme de « auxiliaires » englobe les personnes physiques ou morales auxquelles l'on a recours pour fournir la prestation, qu'elles dépendent ou non économiquement du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 7/8).
7. Comme principal exemple, il convient de citer en tant que **tiers** au sens des RU CUI (lettre e) les partenaires contractuels du transporteur, c'est-à-dire l'expéditeur et le destinataire (v. également au ch. 9 des Généralités). Les actions des parties au contrat de transport contre le gestionnaire de l'infrastructure sont toutefois soumises aux conditions et limitations des RU CIM et des RU CIV, étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure est *déclaré ex lege* auxiliaire du transporteur (art. 40, CIM et art. 51, CIV).
8. Lors de la rédaction de l'ensemble des textes avant la 5^e Assemblée générale, la Commission de révision s'est efforcée d'éviter, dans la mesure du possible, d'utiliser le terme « personne ». Pour des raisons linguistiques, elle l'a cependant utilisé dans le texte français pour définir le terme « tiers ». Cela vaut également pour la version anglaise, qui a été rédigée par la suite. Il est évident que ce terme, dans ce contexte, inclut les personnes morales.
9. La définition de « **licence** » à la lettre f) telle qu'adoptée par la 5^e Assemblée générale en 1999 correspond à la terminologie de la directive 91/440/CEE². Il devait s'agir de l'autorisation d'exercer ses activités de transporteur délivrée à une entreprise ferroviaire par l'État dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet État.

10. La définition modifiée du terme « licence » à la lettre f), adoptée dix ans plus tard par la 24^e session de la Commission de révision, coïncide mieux avec la définition de ce terme en droit de l'UE (voir la directive 95/18/CE⁴). Il ressort plus clairement de cette définition modifiée que la licence doit être délivrée par un État. Il a également été précisé qu'en ce qui concerne l'autorisation correspondante, la législation en vigueur dans l'État de délivrance est applicable. Si cette législation est celle de l'UE ou une législation nationale correspondante, les conditions correspondantes, en particulier les exigences concernant l'octroi de la licence et le certificat de sécurité doivent être remplies ; voir également les remarques concernant les lettres c) et g).
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^e 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^e Assemblée générale que le certificat de sécurité devait être basé sur le droit applicable là où est située l'infrastructure, y compris le droit applicable de l'État membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure.

Article 4

Droit contraignant

1. En principe, les RU CUI ont un caractère impératif et prévalent sur le droit national. Le libellé suit celui de l'article 5 des RU CIM.
2. Il y a liberté contractuelle en ce qui concerne les conditions économiques du contrat d'utilisation.
3. La dernière phrase, reprise telle quelle de l'article 5 des RU CIM, permet aux parties au contrat d'élargir leur responsabilité. La possibilité de limiter la responsabilité n'est prévue qu'en ce qui concerne le montant maximal de l'indemnité en cas de dommages matériels. Une limitation de la responsabilité en cas de dommages corporels ne se justifierait pas du point de vue politico-juridique.
4. Dans le contexte du présent article, le terme « stipulation » ne se réfère pas à des exigences définies ailleurs que dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure CUI. Il ne se réfère pas à des dispositions légales applicables au sein de l'UE, de ses États membres ou de tout autre État. Pour les conflits potentiels des dispositions des RU CUI concernant le contrat proprement dit, en particulier avec le droit de l'UE, voir les remarques relatives à l'article 5.

⁴ Cette directive a depuis été amendée et intégrée avec les directives 91/440/CE et 2001/14/CE remaniées dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Titre II

Contrat d'utilisation

Article 5

Contenu et forme

1. Dans l'intérêt de la clarté juridique, le § 1 fixe le principe selon lequel il doit être conclu un contrat d'utilisation qui, conformément au § 2, règle les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.
2. Le § 2 parle à dessein de « conditions financières », étant donné qu'il est en principe concevable qu'aucune taxe directe d'utilisation ne soit perçue (v. ch. 1 des remarques relatives à l'art. 1^{er}) et que le gestionnaire mette l'infrastructure ferroviaire à disposition à titre gracieux ou que d'autres formes d'indemnités soient prévues en tant que « rémunération » au sens de l'économie privée.
3. La prescription de forme, selon laquelle le contrat d'utilisation doit être conclu par écrit ou sous une forme équivalente, est justifiée compte tenu de l'importance de cette relation contractuelle et d'éventuels cas de litiges. Le non-respect de la prescription de forme prévue au § 3 n'influe toutefois pas sur la validité du contrat.
4. À sa 24^e session (23-25.6.2009), la Commission de révision a remanié cette disposition :
 - Dans sa version modifiée, le § 1 fait référence non seulement au transporteur, mais aussi à d'autres personnes autorisées à conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ceci tient compte du fait que conformément au droit de l'UE, non seulement un transporteur, mais aussi un « candidat », tel qu'autorisé en vertu de l'article 16.1 de la directive 2001/14/CE⁵ (par exemple une autorité de transport public, un transitaire, un opérateur de transport combiné ou un chargeur), qui n'est pas, en même temps, un transporteur, est autorisé à conclure un accord avec le gestionnaire d'infrastructure concernant l'utilisation de cette dernière.
 - Le § 2 ne contient plus une liste de détails qui, en règle générale, sont inclus dans un contrat de manière à garantir que dans les cas où ces détails sont déjà réglés par le droit applicable de l'État dans lequel est située l'infrastructure et, en particulier, celui d'un État membre de l'UE, les clauses contenant de tels détails ne seront pas reproduites. À la place, il est maintenant stipulé que le contrat doit contenir tous les détails nécessaires aux parties au contrat pour pouvoir déterminer dans leur globalité les conditions administratives, techniques et financières d'utilisation, tels le descriptif de l'infrastructure à emprunter, la période de validité du contrat et les

⁵ Cette directive a depuis été amendée et intégrée avec les directives 91/440/CE et 95/18/CE remaniées dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

redevances d'utilisation. Pour les restrictions qui, en ce qui concerne les différents contenus du contrat, seraient applicables en vertu du droit de l'État dans lequel est située l'infrastructure, voir les remarques relatives à l'article 5 *bis*.

Article 5 *bis*
Droit non affecté

1. Le § 1 de cette nouvelle disposition telle qu'elle a été adoptée par la 24^e session de la Commission de révision indique les obligations basées sur des dispositions concernant en particulier les domaines énumérés au § 3, qui ne sont pas affectées. Ces dispositions figurent dans le droit de l'UE, mais peuvent également figurer dans le droit national des États membres de l'OTIF qui n'appliquent pas la législation de l'UE. De telles obligations doivent être remplies par les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure et ne sont pas abrogées par les dispositions des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 1.
2. Le § 2 a la même visée que le § 1. Cependant, les obligations non affectées par les dispositions relatives à la responsabilité des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 2 sont uniquement celles qui doivent être remplies dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'UE s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, et ne concernent pas, en revanche, le droit national d'un État membre de l'OTIF n'appliquant pas la législation de l'UE.
3. Le § 3 contient une liste non exhaustive de domaines concernés par les obligations indiquées aux § 1 et 2. En ce sens :
 - a) le premier tiret est important eu égard aux questions soulevées aux articles 5 et 7, à savoir les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure (voir directive 2001/14/CE⁴),
 - b) les deuxième et troisième tirets sont importants eu égard aux questions soulevées à l'article 6, § 1 et 2, à savoir l'octroi des licences (voir directive 95/18/CE³) et les certificats de sécurité (voir directive 2004/49/CE),
 - c) le quatrième tiret est important eu égard aux questions soulevées à l'article 6, § 3, à savoir l'assurance (voir directive 95/18/CE³),
 - d) les cinquième et sixième tirets, à savoir les systèmes d'amélioration des performances, sont importants eu égard aux questions soulevées aux articles 8, § 4, et 9, § 4, afin de réduire au minimum les retards et les perturbations et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire et les mesures d'indemnisation en faveur des usagers (voir directive 2001/14/CE⁴ et règlement CE n° 1371/2007),
 - e) le septième tiret est important eu égard aux questions soulevées à l'article 22, à savoir la procédure de règlement des conflits (voir directive 2001/14/CE⁴ et l'article 292 du Traité instituant la CE / l'article 344 du Traité sur le fonctionnement de l'UE).

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

1. Les RU CUI renoncent à définir l'obligation générale du gestionnaire de l'infrastructure d'accorder au transporteur l'utilisation de l'infrastructure conformément au contrat conclu, puisque cela est évident et donc superflu.
2. En ce qui concerne le § 1, dans la teneur décidée par la Commission de révision, il a été objecté qu'une licence ne devrait être attribuée que s'il y a garantie que l'ensemble de l'exploitation répond aux exigences de sécurité (organisation interne, véhicules, personnel). Il a en outre été objecté que le § 1 représentait une « sur-réglementation » et qu'il donnait l'impression qu'un État pouvait être contraint, contre son gré, à prévoir dans sa législation un certificat de sécurité spécifique. Il pourrait tout au plus être exigé d'apporter une preuve des connaissances concernant l'utilisation en toute sécurité de l'infrastructure étrangère. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé qu'en sus d'une licence, le transporteur doit, le cas échéant, également fournir un certificat de sécurité (procès-verbal de la 9^e session, p. 18/19). Une licence est attribuée indépendamment de l'infrastructure à utiliser.
3. Le principe décidé par la 5^e Assemblée générale (§ 1, première phrase), selon lequel le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire, représente une obligation qui relève en général du droit public et qui est ou devrait être réglée à un autre endroit. Ces dispositions ont, dans les RU CUI, plutôt un caractère déclaratoire et ont pour but de rappeler au transporteur ses obligations dans ce domaine. Le § 1, troisième phrase, accorde par contre au gestionnaire un droit contractuel vis-à-vis du transporteur d'exiger certains justificatifs.
4. La licence n'est pas le seul élément de preuve de la capacité d'exercer l'activité de transporteur ; l'aptitude à exercer cette activité peut également être prouvée par tout autre moyen.
5. Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire de l'infrastructure, au moment de la signature ou en cours d'exécution du contrat, tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, du certificat de sécurité ou des autres éléments de preuve (§ 2).
6. En raison de l'ampleur que peuvent atteindre, dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la fois les dommages corporels par mort ou blessures et les dommages matériels par destruction ou avarie, le droit est donné au gestionnaire (§ 3) d'exiger la preuve d'une couverture financière suffisante pour de tels cas, bien qu'en règle générale des sécurités financières suffisantes soient nécessaires pour obtenir une concession d'entreprise de transport ferroviaire. Le gestionnaire est libre d'exiger ou non une telle preuve. L'auto-assurance pratiquée par certaines entreprises ferroviaires peut également être considérée comme une « disposition équivalente » (procès-verbal de la 9^e session, p. 20).
7. L'introduction d'obligations similaires pour le gestionnaire de l'infrastructure a été jugée inutile par la majorité de la Commission de révision (procès-verbal de la 9^e session, p.

20) ; le gestionnaire a seulement la même obligation d'informer (§ 4) que le transporteur (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 17/18).

8. Par décision de la Commission de révision en sa 24^e session (23-25.6.2009), le libellé du § 1 (version anglaise) a été très légèrement modifié. Les questions abordées dans cet article, selon lesquelles lorsque le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'appliquent, certaines dispositions légales doivent être respectées, sont traitées dans les deuxième, troisième et quatrième tirets du nouvel article 5 *bis*.

Article 7 **Fin du contrat**

1. La Commission de révision en sa 24^e session a décidé d'adapter le titre original « Durée du contrat » et de supprimer le § 1 tel qu'il avait été adopté par la 5^e Assemblée générale en 1999 et selon lequel un contrat d'utilisation pouvait être conclu pour une durée déterminée ou indéterminée. Ces modifications prenaient en compte le fait que dans les cas où le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique, la durée du contrat d'utilisation de l'infrastructure est toujours limitée à une période d'horaires de service ou, dans des cas spécifiques, à plus d'une période de cette nature. Cette question est également traitée dans le premier tiret de l'article 5 *bis* adopté par la Commission de révision lors de sa 24^e session.
2. Aux § 1 à 3 des CUI dans leur teneur adoptée par le Comité administratif en sa 24^e session, se trouvent des dispositions concernant la dénonciation sans délai du contrat. L'article 7 différencie la dénonciation sans délai du contrat par l'une des parties au contrat, conformément aux § 2 et 3, de la possibilité pour les parties de dénoncer le contrat sans délai en vertu du § 4, auquel cas elles peuvent convenir entre elles des modalités d'exercice de ce droit. Cette différenciation est due au fait qu'à l'origine, le projet de texte prévoyait une résiliation automatique du contrat d'utilisation, lorsque le transporteur ne disposait plus d'une licence valable ou d'un certificat de sécurité valable ou lorsque le gestionnaire perdait son droit d'exploiter l'infrastructure (procès-verbal de la 9^e session, p. 21-24 ; procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 18-21).
3. Le § 4 règle les conséquences en matière de responsabilité lorsque le contrat d'utilisation a été dénoncé.
4. Le § 5 permet aux parties au contrat de convenir de conditions particulières pour dénoncer le contrat en cas de retard de paiement et en cas de non-respect de l'obligation du transporteur de faire connaître des changements intervenus. En plus, le transporteur et le gestionnaire peuvent déroger d'un commun accord aux dispositions du § 4 concernant les conséquences de la dénonciation en matière de dommages-intérêts.

Titre III

Responsabilité

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 défailante ou défaut de l'infrastructure) et son montant ; elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure. Le texte adopté par la 5^e Assemblée générale fait apparaître encore plus clairement que la version adoptée par la Commission de révision le principe de la responsabilité objective.
2. 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. 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 CUV (procès-verbal de la 5^e Assemblée générale, p. 120/121).
3. Les dommages-intérêts en cas de mort et de blessures de voyageurs allant au-delà des dommages réglés dans les articles 11 et 12, notamment les actions en dommages-intérêts pour des préjudices moraux (*pretium doloris*) selon l'article 13, sont déterminés par le droit national.
4. Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation (§ 4).
5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut s'exonérer de la responsabilité objective décrite ci-dessus en vertu des causes d'exonération énumérées au § 2. Les causes d'exonération diffèrent selon qu'il s'agit de dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique) ou de dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers ou immobiliers). Pour les dommages corporels, les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux RU CIV et pour les dommages matériels par analogie aux RU CIM, toutefois sans prévoir des causes d'exonération privilégiées.
6. Les mots « en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce » avaient été introduits dans la définition de « l'événement inévitable » lors de la création de la Convention additionnelle de 1966 à la CIV, afin de souligner le caractère de responsabilité objective. Ces mots avaient pour but d'empêcher que la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs soit transformée en simple responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve. Supprimés lors de la première lecture du projet du Secrétariat, ils ont été réintroduits lors de la deuxième lecture (procès-verbal de la 9^e session, p. 28).

7. La Commission de révision a procédé à une simplification rédactionnelle du libellé prévu à l'origine dans le projet, en ne gardant de « en tout ou en partie, dans la mesure » seulement « dans la mesure où » (procès-verbal de la 9^e session, p. 28). Le texte correspondant de l'article 26, § 2, lettre b) des RU CIV, a été adapté à cette nouvelle version lors de la deuxième lecture (v. également ch. 8 des remarques relatives à l'article 23 CIM).
8. Le § 3 doit être lu à la lumière du § 2, lettre a), chiffre 2. Alors que, conformément à cette disposition, le gestionnaire est responsable en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage, il est responsable pour le tout, lorsque l'accident n'est dû que partiellement au comportement d'un tiers. Il peut donc soit se décharger entièrement, soit pas du tout. Cette disposition a été créée par la Convention additionnelle de 1966 à la CIV et correspond à l'article 26, § 2, lettre c), des RU CIV 1980. Pour des raisons linguistiques et de systématique, elle fera dorénavant l'objet d'un paragraphe à part.
9. L'on a également examiné une proposition visant à introduire au § 2, lettre a), chiffre 3, une phrase supplémentaire (« un transporteur utilisant la même infrastructure n'est pas considéré comme tiers »). Cette proposition a été retirée, étant donné qu'une comparaison de cette disposition avec l'article 26, § 2, lettre c), des RU CIV a fait apparaître qu'une disposition parallèle ne se justifierait pas (procès-verbal de la 9^e session, p. 29).
10. En ce qui concerne la responsabilité du gestionnaire pour les dommages causés au transporteur en raison d'un retard ou d'une perturbation dans l'exploitation (§ 4), voir chiffre 4.
11. Conformément à l'article 8, § 4, et à l'article 9, § 4, la question des systèmes d'amélioration des performances et des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation en faveur des clients est traitée dans les cinquième et sixième tirets de l'article 5 *bis* adopté par décision de la 24^e session de la Commission de révision, dans la mesure où ces dernières sont pertinentes dans la relation contractuelle des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure au sujet de laquelle, dans les cas où le droit de l'UE s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées.

Article 9 **Responsabilité du transporteur**

1. En vertu de cette disposition, la personne ayant subi le dommage (le gestionnaire ou son auxiliaire) peut, conformément aux RU CUI, faire valoir ses droits aux dommages-intérêts contre le transporteur, même lorsque le dommage a été causé par des personnes ou des marchandises transportées. Les éventuelles actions délictuelles ou quasi-délictuelles contre les personnes transportées ou contre les clients responsables de la marchandise transportée ne sont pas soumises aux RU CUI (v. également ch. 8 des Généralités et ch. 1 des remarques relatives à l'art. 19).
2. Les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux causes d'exonération définies à l'article 8, c'est-à-dire par analogie aux RU CIV pour les dommages corporels (avec les modifications rédactionnelles mentionnées au ch. 7 des remarques relatives à l'art. 8) et

par analogie aux RU CIM pour les dommages matériels, toutefois sans prévoir de causes d'exonération privilégiées.

3. Les actions en recours du transporteur contre des tiers ne sont pas réglées dans les RU CUI. Elles sont réglées soit par les RU CIM et les RU CIV, soit par le droit national applicable. Les recours directs du transporteur ou de ses agents contre des tiers (p. ex. l'expéditeur ou des voyageurs) ne sont pas réglés non plus dans les RU CUI, mais sont soumis aux RU CIM, aux RU CIV ou aux dispositions du droit national (v. ch. 7-9 des Généralités).
4. Conformément à l'article 9, § 4, et à l'article 8, § 4, la question des systèmes d'amélioration des performances et des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation en faveur des clients est traitée dans les cinquième et sixième tirets de l'article 5 *bis* adopté par décision de la 24^e session de la Commission de révision, dans la mesure où ces dernières sont pertinentes dans la relation contractuelle des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure au sujet de laquelle, dans les cas où le droit de l'UE s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées.

Article 10 **Causes concomitantes**

1. Cet article règle la responsabilité lorsque des causes imputables à plusieurs intervenants ont un effet concomitant. Le § 1 règle le cas où des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à un transporteur ont eu un effet concomitant qui est à l'origine du dommage. Le § 2 règle le cas où il y a eu un effet concomitant entre des causes imputables au gestionnaire et à *plusieurs* transporteurs. Le § 3 règle le cas où il y a eu seulement un effet concomitant entre des causes imputables à *plusieurs* transporteurs. Dans les trois cas s'applique le principe selon lequel il n'y a qu'une responsabilité au prorata lorsque la cause est connue. Dans les cas des § 1 et 2, lorsque la cause du dommage n'est pas connue, la partie ayant subi le dommage (gestionnaire, transporteur) devra supporter son propre dommage, alors que dans le cas du § 3, les transporteurs impliqués sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.
2. Le § 2 inclut également dans cette réglementation un autre transporteur utilisant la même infrastructure, lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs ont contribué au dommage. La Commission de révision a suivi l'avis de l'Office central selon lequel cela se justifiait du fait qu'il fallait partir du principe que l'autre transporteur utilisant l'infrastructure en question a conclu lui aussi un contrat avec le gestionnaire de ladite infrastructure et que ce contrat est également soumis aux RU CUI, étant donné que sont des transporteurs au sens de cet article uniquement les transporteurs conformément à l'article 3, lettre c). En ce qui concerne le fondement de la responsabilité et les montants maximaux de responsabilité, les principes des RU CUI sont donc applicables aux deux transporteurs impliqués dans le dommage (procès-verbal de la 9^e session, p. 32).
3. Lorsque sont impliquées des entreprises de transports ferroviaires qui ne sont pas des transporteurs au sens de l'article 3, lettre c), c'est le droit national qui régit leurs relations.

4. Le § 3 s'applique aux cas pour lesquels aucune cause de dommage n'est imputable au gestionnaire (v. ch. 1).
5. Sont uniquement parties au contrat le ou les transporteurs et le gestionnaire de l'infrastructure, mais pas leurs auxiliaires. Les actions des auxiliaires contre leur employeur ou commettant sont soumises au droit national (v. ch. 8 des Généralités).

Article 11

Dommages-intérêts en cas de mort

En ce qui concerne les chefs de préjudice, cette disposition a été conçue à l'instar de la disposition des RU CIV applicable en cas de mort et de blessures de voyageurs. En cas de dommages corporels causés par le transporteur ou causés par le gestionnaire de l'infrastructure, la règle applicable est identique.

Article 12

Dommages-intérêts en cas de blessures

Voir les remarques relatives à l'article 11.

Article 13

Réparation d'autres préjudices corporels

Contrairement à ce qui est prévu en cas de dommages matériels, une indemnité pour les dommages indirects, notamment pour préjudice moral (*pretium doloris*), n'est pas exclue en cas de dommages corporels ; celle-ci est réglée par le droit national. Le droit national détermine certes si, et le cas échéant dans quelle mesure, des dommages-intérêts peuvent être demandés pour d'autres préjudices que ceux prévus aux articles 11 et 12. Ces droits sont toutefois toujours limités, *quant au fond*, par les conditions de responsabilité des articles 8 et 9. Lorsque le gestionnaire ou le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité quant au fond, le droit national ne peut pas non plus accorder un droit à indemnisation pour d'autres dommages.

Article 14

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

1. Cette règle a, elle aussi, été conçue à l'instar des dispositions des RU CIV concernant la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs.
2. Le montant mentionné au § 2, n'est pas un montant maximal comme cela est le cas pour les autres limitations de responsabilité, mais un montant *minimal*. Lorsque le droit national ne prévoit pas de limitation du montant des dommages-intérêts, ou lorsque le montant maximal prévu par le droit national dépasse le montant prévu dans les RU CUI, cette disposition ne s'applique pas. Lorsque le droit national prévoit en revanche un montant maximal inférieur au montant à allouer sous forme de capital, prévu en unités de compte, ce montant est augmenté conformément aux dispositions des RU CUI. Avec 175 000 unités de compte (v. art. 9, COTIF), le même montant a été prévu qu'à l'article 30, § 2, des RU CIV.

3. La Commission de révision a tout d'abord rejeté la possibilité d'une réserve des États membres en cas d'implication de leurs propres ressortissants (procès-verbal de la 9^e session, p. 35) ; lors de la deuxième lecture du projet du Secrétariat, la Commission de révision est revenue sur cette décision (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 3 ; v. également les remarques relatives à l'art. 2).

Article 15

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition, prévue dans le projet du Secrétariat du 1^{er} juillet 1996, a été supprimée lors de la première lecture (procès-verbal de la 9^e session, p. 36), puis réintroduite lors de la deuxième lecture. En effet, il doit être possible, en cas de dol ou de faute qualifiée, d'aller au-delà des montants maximaux prévus par le droit national (procès-verbal de la 17^e session, 2^e séance, p. 28/29).

Article 16

Conversion et intérêts

Cette disposition a été conçue à l'instar de l'article 37 des RU CIM et correspond à l'article 47, § 1 et 2 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le libellé repris de l'article 49 des RU CIM 1980 correspond à l'article 39 des CIM 1999.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

En ce qui concerne la définition de ce terme, voir chiffres 5 et 6 des remarques relatives à l'article 3.

Article 19

Autres actions

1. L'objectif de cet article est de protéger, via la limitation des droits extra-contractuels des tiers, le régime de responsabilité légal pour les droits contractuels de toute altération dans les cas où ces tiers pourraient sinon se retourner extra-contractuellement sans limites contre une partie au contrat. (Cette disposition correspondant à l'article 51 des RU CIM 1980 a été reprise à l'article 41 des RU CIM 1999 et à l'article 19 CUI par la Commission de révision. Il est renvoyé aux remarques relatives à cet article).
2. D'autres éventuelles actions directes contre des responsables autres que le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur ou leurs auxiliaires, p. ex. contre l'expéditeur qui a causé un dommage à l'infrastructure en raison d'un chargement défectueux, ne sont pas soumises aux RU CUI. Par conséquent, elles ne sont pas soumises aux restrictions de l'article 19. Ces actions sont réglées par le droit national (v. ch. 8 des Généralités).

Article 20

Accords-litiges

Afin d'éviter des recherches longues et coûteuses des causes du dommage qui entraîneraient des perturbations dans l'exploitation ainsi que pour éviter des litiges, les parties ont la possibilité de convenir d'accords concernant p. ex. des dommages-intérêts forfaitaires, des partages de responsabilité ou la renonciation réciproque à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts. Ces accords concernent uniquement les parties au contrat et ne peuvent pas être conclus au détriment de tiers (p. ex. auxiliaires) (procès-verbal de la 9^e session, p. 38/39).

Titre IV

Actions des auxiliaires

Article 21

Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

1. Les auxiliaires du gestionnaire n'ont aucune relation contractuelle avec le transporteur et il n'y a aucune relation contractuelle entre les auxiliaires du transporteur et le gestionnaire. Nonobstant cela, les RU CUI règlent également les actions de ces personnes contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Le but est là aussi de ne permettre aux auxiliaires d'exercer une action en dommages-intérêts que dans les conditions et limitations prévues par les RU CUI. En revanche, les actions des auxiliaires contre leurs employeurs ou commettants ne sont pas réglées dans les RU CUI (v. ch. 8 des Généralités).
2. L'article 21 règle uniquement les actions des auxiliaires contre l'autre partie au contrat d'utilisation, mais pas contre des tiers dans le sens de la définition à l'article 3, lettre e).

Titre V

Exercice des droits

Article 22

Procédure de conciliation

1. Compte tenu des particularités du contrat d'utilisation, il pourrait s'avérer utile de créer des institutions particulières chargées des procédures de conciliation. Dans la mesure où les parties au contrat d'utilisation prévoient des procédures d'arbitrage sur la base de cette disposition, celles-ci doivent être mises en œuvre dans le cadre du droit national respectif, à moins que les parties n'aient convenu de faire appel au tribunal arbitral prévu au titre V de la COTIF.
2. Quant à la prescription (art. 25, § 5), l'effet d'une procédure de conciliation convenue par les parties au contrat d'utilisation est réglé de manière uniforme à l'échelle internationale.
3. La question soulevée dans le présent article eu égard à laquelle, dans les cas où le droit de l'UE s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées, est traitée dans le

septième tiret de l'article 5 *bis* adopté par décision de la 24^e session de la Commission de révision.

Article 23 **Recours**

Cette disposition est calquée sur l'article 51, § 1, CIM et a pour but d'éviter des actions récursoires divergentes.

Article 24 **For**

1. Les RU CUI prévoient que les parties au contrat peuvent convenir du tribunal compétent. Les tribunaux de l'État membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal ne sont compétents que subsidiairement.
2. Les tribunaux de l'État membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal sont compétents, indépendamment du fait de savoir si ce dernier est défendeur ou demandeur. Cette réglementation plutôt inhabituelle du for a été motivée par l'utilité de concentrer, sur le lieu de l'accident, les enquêtes éventuelles, dont le résultat pourrait servir dans le cadre de plusieurs procédures parallèles. Les particularités techniques de l'infrastructure dans les différents États ont également été avancées comme argument (procès-verbal de la 9^e session, p. 43).

Article 25 **Prescription**

1. Le délai de prescription habituel dans le cadre de la responsabilité du transporteur (un an) paraît trop court, étant donné qu'il peut s'agir de litiges très complexes.
2. La disposition particulière du § 3 en cas de mort de personnes, qui prévoit un délai de prescription absolu de cinq ans, a été reprise des RU CIV.
3. Le § 4 prévoit un délai supplémentaire pour les actions récursoires. Ce délai permet d'attendre l'issue de la procédure initiale. Cette réglementation correspond à l'article 20, § 5, des Règles de Hambourg.
4. En ce qui concerne le § 5, voir chiffre 2 des remarques relatives à l'article 22.
5. Le § 6 s'inspire de l'article 60, § 6, des RU CIV et de l'article 48, § 5, des RU CIM.