

**Affaire C-500/20****Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

Le 6 octobre 2020

**Juridiction de renvoi :**

Oberster Gerichtshof (Autriche)

**Date de la décision de renvoi :**

Le 6 août 2020

**Partie requérante et défenderesse en cassation :**

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

**Partie défenderesse et requérante en cassation :**

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

---

L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) [OMISSIS] dans le litige opposant la partie requérante Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [OMISSIS] Munich, Allemagne, [OMISSIS] à la partie défenderesse ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [OMISSIS] Vienne [OMISSIS], pour un montant de 639.110 EUR majoré des intérêts et frais, dans la procédure concernant le recours de la partie défenderesse contre la décision de l'Oberlandesgerichts Wien (tribunal régional supérieur de Vienne, Autriche), statuant en degré d'appel, du 29 juillet 2019, [OMISSIS] par laquelle, à la suite de l'appel interjeté par la partie requérante, le jugement interlocutoire du Handelsgerichts Wien (tribunal de commerce de Vienne, Autriche) du 1<sup>er</sup> avril 2019 [OMISSIS] a été annulé, [OMISSIS] a rendu la présente

**O r d o n n a n c e**

I. Les questions suivantes sont déférées à la Cour de justice de l'Union européenne conformément à l'article 267 TFUE : **[Or. 2]**

1. La Cour de justice de l'Union européenne est-elle compétente pour interpréter les règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) – Appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ?

2. S'il convient de donner une réponse positive à la première question :

L'article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI doit-il être interprété en ce sens que la responsabilité du gestionnaire pour les dommages matériels, qui fait l'objet de cette disposition, couvre également les frais encourus par le transporteur pour la location d'autres locomotives de remplacement nécessitées par les dommages causés à ses locomotives ?

3. S'il convient de donner une réponse positive à la première question et une réponse négative à la deuxième question :

Les articles 4 et 19, paragraphe 1, des CUI doivent-ils être interprétés en ce sens que les parties au contrat peuvent valablement étendre leur responsabilité par une référence générale au droit national si, selon ce dernier, la portée de la responsabilité est plus large, mais que, par dérogation à la responsabilité objective prévue par les CUI, la faute est une condition préalable de la responsabilité ?

II. [OMISSIS] [sursis à statuer]

#### Motivation

1. **A. Les faits**

2. La requérante est une entreprise ferroviaire privée dont le siège social est situé en Allemagne. Cette dernière met plus précisément à la disposition de ses clients des locomotives pour [Or. 3] effectuer du transport combiné non accompagné et d'autres types de transports.
3. La défenderesse est une entreprise d'infrastructure ferroviaire autrichienne et exploite, entre autres, l'infrastructure ferroviaire dans la zone de la gare de Kufstein en Autriche.
4. En décembre 2014, les parties au litige ont conclu un contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de la défenderesse pour le trafic international, en vertu duquel la requérante a le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire mise à disposition par la défenderesse moyennant une contrepartie fixée conformément à l'accord relatif aux sillons correspondant. Les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure de la défenderesse (ci-après, les « CG ») font partie intégrante de ce contrat.
5. Le point 20, premier alinéa, de ces CG prévoit, sous l'intitulé « *Responsabilité* » :

*« La responsabilité des parties au contrat est régie par les dispositions légales et de droit international, notamment celles de l'Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches [Code civil général] (ABGB), de l'Unternehmensgesetzbuches [Code des sociétés] (UGB), du Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes [loi sur la responsabilité civile des chemins de fer et véhicules automobiles]*

*(EKHG) et des CUI, sauf disposition contraire des présentes conditions générales. »*

6. Le point 34 des CG contient une disposition selon laquelle le contrat est soumis au droit autrichien à l'exception des dispositions de renvoi de l'Internationales Privatrechtsgesetz (loi autrichienne relative au droit international privé) ainsi que de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises.
7. Le 15 juillet 2015, un train de locomotives appartenant à la requérante, composé de six locomotives, a déraillé en gare de Kufstein, avec pour conséquence que deux des locomotives de la requérante ont été endommagées. Les locomotives endommagées n'ont pu être utilisées pendant la durée des réparations, et la requérante a donc loué deux [Or. 4] locomotives de remplacement. Cela a entraîné des frais pour la requérante.
8. **B. Position des parties**
9. La **requérante** réclame à la défenderesse – dans la mesure pertinente pour la procédure de recours devant la juridiction de céans – un montant de 629 110 EUR majoré des intérêts et frais au titre des frais de location des locomotives de remplacement qui ont été louées en raison de l'accident. L'accident serait dû à une défectuosité (exposée plus en détail) de l'infrastructure ferroviaire mise à disposition par la défenderesse. La défenderesse aurait enfreint de manière illicite et fautive ses obligations de construction, de contrôle, d'entretien, de remise en état et de réparation correctes des voies, telles qu'elles sont prévues par la réglementation en matière ferroviaire. Les frais de location des locomotives de remplacement seraient à considérer comme des dommages matériels au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI.
10. La **défenderesse** objecte que l'infrastructure ferroviaire n'aurait pas présenté de défectuosité. La cause de l'accident serait un crochet d'attelage détaché sur la locomotive déraillée qui aurait déjà été trop sollicité avant le déraillement, ce qui implique que ce serait à la requérante qu'incomberait la faute. La défenderesse fait valoir que les dommages subis seraient des dommages purement pécuniaires, qui ne seraient pas récupérables en vertu des dispositions applicables des CUI.
11. **C. Rétroactes de la procédure**
12. Par son jugement interlocutoire, la **juridiction de première instance** a rejeté la demande d'un montant de 629 110 EUR majoré des intérêts et frais. Elle a considéré que les règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), conformément à leur article 19, paragraphe 1, remplaçaient, en tant que régime de responsabilité unique, tous les autres régimes de responsabilité nationaux. Selon la définition de l'article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI, les « dommages matériels » se limiteraient à [Or. 5] la destruction ou l'avarie des biens mobiliers et immobiliers. Or, les frais de location réclamés constitueraient des dommages purement

pécuniaires qui ne seraient couvert ni par l'article 8, paragraphe 1, sous b), ni par l'article 8, paragraphe 1, sous c), des CUI et ne pourraient donc pas faire l'objet d'une indemnisation. Le point 20 des conditions générales ne ferait pas naître une convention au sens l'article 8, paragraphe 4, des CUI, dont découlerait la responsabilité de la défenderesse en vertu des dispositions nationales.

13. La **juridiction d'appel** a annulé le jugement interlocutoire de la première juridiction et l'a renvoyé en vue d'une nouvelle décision. Il a estimé que l'expression « dommages matériels » utilisée dans la disposition relative à la responsabilité de l'article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI devait être interprétée dans un sens large et englobait également les « dommages matériels dérivés » tels que les frais de location réclamés ici.
14. La juridiction de céans doit se prononcer sur le recours du défendeur contre la décision d'annulation de la juridiction d'appel.
15. La juridiction de céans décide de suspendre la procédure de recours et de déférer à la Cour des questions de droit de l'Union essentielles pour l'issue du litige.
16. **D. Droit international applicable**

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) compte sept appendices, qui font partie intégrante de cette convention, parmi lesquelles les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) – Appendice E à la [Or. 6] COTIF. Les dispositions pertinentes des CUI sont libellées comme suit :

« Article 4 -Droit contraignant

*Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.*

(...)

*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)*

*c) 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 et ayant leur origine dans l'infrastructure.*

(...)

*§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.*

(...)

*Article 9 – Responsabilité du transporteur*

(...)

*Article 19 – Autres actions*

*§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur [Or. 7] que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.*

(...) »

**17. E. Droit national**

18. Les articles 1293 et suivants de l'ABGB établissent un régime de responsabilité pour les dommages dus à la faute de l'auteur. Dans les relations contractuelles, comme en l'espèce, c'est au débiteur qu'il incombe de prouver que l'inexécution de ses obligations contractuelles ne relève pas de sa faute (article 1298 ABGB). Le débiteur doit répondre de la faute de ses agents (article 1313a ABGB). Si une faute (non encore établie) devait être imputable à la défenderesse, les frais de location réclamés pour les locomotives de remplacement devraient être remboursés en vertu du droit national.

**19. F. Motivation des questions préjudicielles**

20. 1. Sur la première question

21. Conformément à l'article 1<sup>er</sup> de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, l'Union a adhéré à la convention aux conditions énoncées dans cet accord, conformément aux dispositions de l'article 38 de la convention (JO 2013 L51, p. 8).

22. Cet accord a été approuvé au nom de l'Union en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la décision [2013/103/UE] du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les **[Or. 8]** transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO 2013 L51, p. 1).
23. Selon l'annexe I (Déclaration de l'Union européenne concernant l'exercice des compétences) de la décision précitée du Conseil, dans le secteur ferroviaire, l'Union européenne exerce avec les États membres de l'Union une compétence partagée, en vertu des articles 90 et 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), en combinaison avec l'article 100, paragraphe 1, et les articles 171 et 172 dudit traité. En vertu du droit de l'Union, l'Union détient une compétence exclusive dans des matières du transport ferroviaire où la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée « la convention »), ou des actes juridiques adoptés en vertu de celle-ci, sont susceptibles d'affecter ces règles de l'Union existantes ou d'en altérer la portée dans les questions qui relèvent de cet accord. Lorsque des règles de l'Union existent mais ne sont pas affectées par la convention ou des actes juridiques adoptés en vertu de celle-ci, l'Union possède une compétence partagée avec les États membres concernant les matières en relation avec la convention (JO 2013 L51, p. 8).
24. Il s'agit donc d'un accord mixte, par lequel la déclaration de **[Or. 9]** l'Union européenne ne révèle pas avec une clarté absolue dans quels domaines de la COTIF l'Union assume une compétence exclusive et dans lesquels elle assume une compétence partagée avec les États membres.
25. La question de la compétence de la Cour de justice de l'Union européenne pour les renvois préjudiciels sur les conventions mixtes est considérée comme peu claire dans la doctrine [OMISSIS]. Certes, dans le cas concret, une pleine compétence apparaît s'imposer parce que l'Union – du moins selon la déclaration qu'elle a faite – est en principe compétente dans tous les domaines de la convention. La seule incertitude concerne la portée de la compétence exclusive. Néanmoins, compte tenu des doutes exprimés dans la doctrine, on ne peut déterminer tout à fait clairement si la Cour est effectivement compétente en l'espèce. Rien à cet égard ne peut être déduit de l'arrêt du 21 septembre 2016, Demey (C-261/15, EU:C:2016:709), car dans cet arrêt, la Cour a interprété les CIV (appendice A à la COTIF), dont l'application est toutefois imposée par le règlement (CE) 1371/2007, de sorte qu'il n'y avait aucun doute sur l'existence d'un acte juridique de droit de l'Union et donc de l'acte d'un organe de l'Union au sens de l'article 267 TFUE. Il n'en va pas de même pour les CUI.
26. 2. Sur la deuxième question



27. Les frais de location des locomotives de remplacement louées à la suite des dommages aux locomotives ne constituent pas en eux-mêmes un « dommage matériel » consistant en « la destruction ou l'avarie des biens mobiliers et immobiliers » (article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI). [Or. 10] Cependant, ces coûts sont si étroitement liés aux dommages causés aux locomotives de la demanderesse qu'ils pourraient être considérés – comme ils l'ont été par la juridiction d'appel – comme des « dommages matériels dérivés ». On ne peut donc déterminer clairement si les frais de location impliqués sont remboursables en vertu de la disposition précitée.
28. 3. Sur la troisième question
29. Si la Cour devait considérer les frais de location réclamés comme n'étant pas couverts par l'article 8, paragraphe 1, sous b), des CUI, la troisième question se poserait alors. En cas de réponse affirmative à cette troisième question, la question de la responsabilité pour faute selon l'ABGB devra être examinée dans la présente procédure. Si la réponse est négative, l'action n'est pas fondée en droit. Il est donc d'une importance déterminante de savoir si
30. (a) un renvoi général à un corpus législatif national peut vraiment être compris comme une stipulation dérogeant aux règles uniformes au sens de l'article 4 des CUI, et
31. (b) si dans ce cas il doit effectivement être considéré comme une « extension » de responsabilité au sens de l'article 4 des CUI, si ce corpus de droit est certes plus strict que cette convention en ce qui concerne le fondement de la responsabilité (ici en raison de l'exigence d'une faute), mais prévoit, lorsque la responsabilité est établie des possibilités d'actions plus étendues.
32. Selon la juridiction de renvoi, la deuxième de ces questions ne pouvait recevoir de réponse affirmative que si, s'agissant d'apprécier l'« extension » de la responsabilité, ce n'est pas sur le cadre juridique en tant que tel que l'on se fondait, mais sur le résultat de son application dans le cas d'espèce. L'article 4 des CUI ne permet pas de déterminer clairement s'il en est bien ainsi.
33. G. [OMISSIS] [procédure nationale] [Or. 11]

Oberster Gerichtshof,  
Vienne, le 6 août 2020  
[OMISSIS]