



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-17156-CR 26/13 Add.1
18.12.2017**

Original : DE

26^E SESSION

Révision partielle des RU CUV

Avis juridique du P^r Freise, consultant, sur la proposition de la Suisse

Le présent document du P^r Freise reflète uniquement l'opinion de l'auteur et pas nécessairement la position du Secrétariat de l'OTIF

**Avis sur la proposition de la Suisse
à la 26^e session de la Commission de révision de l'OTIF
pour l'examen d'une modification de l'article 7, § 1, des CUV
devant être présentée à l'Assemblée générale pour décision
en vertu de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF**

Dans son courrier du 10 novembre 2017 (doc. LAW-17144-CR 26/13 du 13.11.2017), la Suisse a proposé d'examiner la modification suivante pour l'article 7, § 1, des CUV :

« Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond de tout dommage imputable à un défaut du véhicule. La responsabilité n'est pas engagée si le défaut du véhicule, dont ni le détenteur, ni l'entité chargée de l'entretien n'ont eu et n'auraient dû avoir connaissance, a été causé pendant l'exploitation. »

(Même si ces termes ont été supprimés, il s'agit toujours du « dommage causé par un véhicule », comme l'indique clairement le titre de l'article.)

La proposition de la Suisse suscite plusieurs réserves :

1. Selon la proposition de modification du § 1, **première phrase**, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier des CUV, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport doit répondre de tout dommage causé par le véhicule imputable à un défaut du véhicule. Il y a donc **responsabilité objective** du *détenteur* et de toute autre personne qui *confie* le véhicule pour utilisation.

L'expression « *personne qui confie le véhicule pour utilisation* » réfère non seulement à son *détenteur*, mais aussi tout précédent utilisateur du wagon dans une chaîne d'utilisation contractuelle telle qu'elle est prévue à l'article premier des CUV (« contrats bi- ou multilatéraux ») et qu'elle fonde le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) comme acte multilatéral. Avec la circulation en continu des wagons en Europe, le cercle des personnes qui confient un véhicule pour utilisation ou utilisateurs précédents peut être très étendu. Selon la proposition de la Suisse, ils devraient tous répondre des dommages imputables à un défaut du véhicule simplement parce qu'ils ont utilisé temporairement le véhicule et qu'ils l'ont remis à l'utilisateur suivant. Une telle extension de la responsabilité à une multitude de parties prenantes à l'utilisation, parfois de courte durée, du véhicule va beaucoup trop loin.

2. Aux termes du § 1, **deuxième phrase**, de la proposition suisse, la responsabilité de la personne qui confie le véhicule pour utilisation doit être exclue si le défaut du véhicule a été causé pendant l'exploitation et que ni le *détenteur*, ni l'*ECE* n'en avait ou n'aurait dû en avoir connaissance. Selon les principes généraux gouvernant la preuve, la preuve doit en être

apportée par chaque utilisateur précédent du véhicule, visé par une réclamation. Or, la nouvelle disposition est libellée de telle sorte qu'un utilisateur précédent du véhicule ne peut pas se disculper en prouvant que *lui* n'avait pas connaissance du défaut et n'aurait pas dû en avoir connaissance. Il doit plutôt prouver que le *détenteur* et l'*ECE* n'en avait pas connaissance. Cela n'est pas justifié puisque qu'il s'agit en fait de la responsabilité des utilisateurs précédents du véhicule.

La disposition de l'article 7 actuel des CUV sur la responsabilité de « ceux qui confient le véhicule pour utilisation » est adéquate puisqu'elle prévoit que seul répond dans une chaîne d'utilisation celui d'entre eux à qui la *faute* peut être imputée. Si la faute peut être imputée à plusieurs des personnes qui confient le même véhicule pour utilisation, celles-ci sont solidairement responsables vis-à-vis des tierces parties et chacune répond proportionnellement à sa propre part de responsabilité dans leur relation interne (sur la responsabilité contractuelle dans les chaînes d'utilisation, voir également l'art. 24 et l'art. 27, § 1, du CUU).

3. La proposition de la Suisse prévoit en outre que la personne qui confie le véhicule pour utilisation peut se décharger de sa responsabilité si elle prouve que le défaut du wagon a été causé *pendant l'exploitation*. Or ce critère n'est pas pertinent pour délimiter et attribuer la responsabilité des personnes confiant les véhicules : si c'est une *entreprise ferroviaire* qui a précédemment utilisé le véhicule alors le défaut du véhicule a pu être causé pendant l'utilisation *par celle-ci* et une exonération de responsabilité n'est évidemment pas envisageable. La situation juridique est différente si le défaut a été causé pendant l'exploitation par un *autre* utilisateur. Ceci doit être reflété dans le libellé de la disposition.

Il faut en outre tenir compte du fait que le *détenteur* « exploite » lui aussi son véhicule, comme il en ressort par exemple des articles 7, 9, 14 et 15 du CUU (art. 15 dans la version applicable à compter du 1.4.2017) : « Les EF utilisatrices doivent en temps voulu fournir au détenteur les informations sur l'utilisation de ses wagons [...] ». Le détenteur ne limite en effet pas ses activités au financement et à l'acquisition de véhicules (comme un bailleur), mais il veut également disposer de ses véhicules de sorte qu'il faut également parler à son sujet d'« exploitation du véhicule ».

4. Même si la proposition de la Suisse est clarifiée pour préciser qu'une *personne confiant un véhicule pour utilisation* est déchargée de la responsabilité si le défaut du véhicule a été causé pendant son exploitation *ou son utilisation* par un *tiers* et si elle ne connaissait ni n'aurait dû avoir connaissance du défaut, des réserves fondamentales subsistent :

a) Toute personne confiant un wagon pour utilisation contre laquelle une action est intentée devrait fournir certaines preuves pour être déchargée de la responsabilité pour un défaut du véhicule, même s'il n'utilisait pas le véhicule au moment de l'accident. L'EF qui utilisait le véhicule au moment de l'accident et qui est normalement responsable vis-à-vis des parties lésées par l'accident même si elle n'a pas commis de faute pourrait tenter un recours contre tous les utilisateurs précédents ne pouvant apporter de preuve libératoire. Un tel transfert de responsabilité de l'EF utilisant le véhicule au moment de l'accident à tous les utilisateurs précédents n'est pas justifié.

La proposition suisse s'appuie sur la connaissance du défaut par le *détenteur* (et l'*ECE*). Elle vise donc une responsabilité accrue du détenteur. Dans ces conditions, les autres personnes confiant un véhicule pour utilisation doivent être exclues du renforcement proposé de la responsabilité. L'objectif de la Suisse pourrait être atteint en laissant l'**art. 7, § 1, des CUV** dans son libellé actuel **inchangé** et en le complétant simplement par une **deuxième phrase** :

« Le *détenteur* répond des dommages mentionnés même s'ils sont imputables à un défaut du véhicule ; il n'en répond pas s'il n'avait pas et n'aurait pas dû avoir connaissance du défaut. » (Il n'est pas nécessaire de mentionner séparément l'ECE car elle compte déjà parmi les personnes aux services desquelles le détenteur a recours pour l'exécution du contrat et dont il répond en vertu de l'article 9, § 1, des CUV. Cela apparaît plus clairement dans le nouveau § 3 à l'article 9, CUV, adopté par l'Assemblée générale mais pas encore entré en vigueur.)

b) Même si la responsabilité du *détenteur* est renforcée dans les limites décrites au point a), des réserves persistent néanmoins :

Certes, le détenteur pourra facilement apporter la preuve, dans la plupart des cas, qu'il *n'avait pas connaissance* d'un défaut étant donné qu'il (ou son ECE) ne voit ses véhicules, constamment utilisés par diverses EF, qu'à intervalles déterminés. Cela vaut a fortiori pour les défauts cachés.

En revanche, une question moins évidente est de savoir quels sont les défauts à l'origine d'accidents dont le détenteur *aurait dû avoir connaissance*. Il en va ici des obligations du détenteur liées à l'acquisition et la maintenance de ses wagons et de savoir s'il les a satisfaites dans ce cas précis. Ce rapport avec les obligations n'est pas clair dans la proposition suisse, même après les explications et la délimitation apportées ici. Il suffit pour s'en rendre compte de regarder la **refonte de l'article 27 du CUU** réalisée par les associations intéressées en 2016 :

« 27.1 Le détenteur ou un utilisateur précédent soumis au présent contrat répond des dommages causés par le wagon lorsqu'une faute lui est imputable. Une faute du détenteur est présumée si celui-ci n'a pas rempli correctement les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7, à moins que le manquement à ces obligations n'ait pas été la cause ou l'une des causes du dommage. »

Cette nouvelle version tient non seulement compte de la distinction entre « détenteurs » et simples « utilisateurs » d'un véhicule, mais relie également la responsabilité du détenteur à un manquement aux obligations visées à l'article 7 du CUU. S'il est prouvé que le détenteur a manqué à ses obligations, il y a faute présumée de sa part et il est donc responsable. Le détenteur ne peut se décharger de sa responsabilité que s'il prouve que son manquement à ses obligations n'a pas causé l'accident.

Le CUU a été révisé par suite d'une proposition de la France à la 25^e session de la Commission de révision en 2014 visant à introduire une responsabilité objective stricte des personnes qui confient des véhicules pour utilisation. Cette proposition n'a pas été traitée par la Commission de révision notamment parce que la Commission européenne avait recommandé que ce soient aux détenteurs et utilisateurs de wagons d'essayer de trouver une solution aux questions ouvertes de responsabilité. C'est ce qui a été fait avec la révision de l'article 27 du CUU : une distinction est aujourd'hui opérée entre détenteurs et utilisateurs précédents. Les *utilisateurs précédents* d'un véhicule ne répondent encore des dommages causés par le véhicule qu'en cas de faute prouvée de leur part, tandis que la faute du *détenteur* est présumée s'il est prouvé qu'il a manqué à ses obligations.

5. Les explications ci-dessus montrent bien que plusieurs aspects doivent être pris en compte dans l'attribution des responsabilités au sein de la relation entre détenteurs et utilisateurs de wagons. La disposition juridique correspondante doit être libellée avec une grande précision si l'on veut éviter les malentendus et l'insécurité juridique. Or, la proposition

de la Suisse ne rend pas compte de la complexité des relations entre détenteurs, utilisateurs et utilisateurs précédents des véhicules, mais crée de nombreuses incertitudes et peut conduire à des résolutions inappropriées des cas de responsabilité civile.

Au cours d'intenses discussions pour la refonte de l'article 27 du CUU qui ont duré plusieurs années, les associations de détenteurs et d'EF ont trouvé une solution pour la responsabilité, qui déroge à l'article 7, § 1, des CUV. Cette solution a renforcé la responsabilité du détenteur, ce qui est également la visée de la proposition suisse. Dans le cadre du contrat multilatéral d'utilisation des wagons qu'est le CUU, elle prévaut sur l'article 7, § 2, des CUV depuis 2016 pour des centaines de détenteurs et d'EF.

Étant donné que l'article 7, § 2, des CUV prévoit la possibilité pour les parties à un contrat d'utilisation de véhicule de convenir de dispositions dérogeant au § 1, on peut se demander s'il est vraiment nécessaire de modifier ledit § 1. Grâce à l'article 7, § 2, les acteurs du secteur ferroviaire sont à même de réagir plus vite et avec plus de flexibilité que le législateur à l'évolution des besoins en matière de conception des contrats d'utilisation de véhicules.

Conclusion

La requête de la Suisse d'élargir, en modifiant l'article 7, § 1, CUV, la responsabilité des détenteurs de wagons aux cas où le détenteur connaissait ou aurait dû avoir connaissance du défaut du véhicule à l'origine de l'accident a déjà été prise en compte par les associations d'EF et de détenteurs de véhicules avec la révision de l'article 27 du CUU.

Dans la mesure où l'article 7, § 2, des CUV permet aux parties à un contrat d'utilisation de déroger à la clause de responsabilité au § 1, l'article 27 du CUU est aujourd'hui appliqué à la place de l'article 7, § 1, des CUV. La question se pose donc de savoir si l'article 7, § 1, doit vraiment être modifié étant donné que les acteurs du secteur ferroviaire peuvent toujours, en vertu de l'article 7, § 2, convenir à l'amiable de clauses de responsabilités y dérogeant.

Signé : Rainer Freise