

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Groupe de travail RU CUV  
Arbeitsgruppe ER CUV  
Working group CUV UR**

**CUV 2/3  
21.01.2014  
Version corrigée  
09.04.2014**

Original : FR

**2<sup>e</sup> session**

Analyse des contributions reçues sur la révision des RU CUV

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.



## ANALYSE DES CONTRIBUTIONS REÇUES SUR LA RÉVISION DES RU CUV

Dans sa lettre A 90-01/503.2013 du 12 novembre 2013, le Secrétariat de l'OTIF a envoyé aux États membres, aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF et aux différents participants le compte-rendu de la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail « Révision des RU CUV » qui a eu lieu à Berne le 17 octobre 2013 et un projet de nouvelle proposition du Secrétaire général de l'OTIF visant à clarifier les responsabilités du détenteur à la lumière des différentes questions qui se sont posées à la réunion du groupe de travail.

Vous trouverez ci-après les réactions reçues par l'OTIF sur cette nouvelle proposition du Secrétaire général, transmises par les représentants de la Serbie, de la France, de la Slovaquie et de la DG MOVE de la Commission européenne, ainsi que les parties prenantes intéressées comme l'Union internationale des wagons privés (UIP), la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) et l'Association des internationales des usagers d'embranchements particuliers (AIEP).

### A - POSITIONS DES ÉTATS

#### 1. Position de la Serbie

La Serbie propose d'amender l'article 7 et l'article 9 des RU CUV.

#### Article 7

#### Responsabilité des dommages causés par un véhicule

Rédaction actuelle	Rédaction proposée
<p>§ 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 du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.</p>	<p>§ 1      <b>Le détenteur, aux termes d'un contrat visé à l'article premier, répond du dommage causé par le véhicule lorsque ce dommage est imputable à un défaut du véhicule.</b></p>
<p>§ 2      Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.</p>	<p>§ 2      <b>Il est dérogé de cette responsabilité s'il prouve que ce défaut a été causé par l'entreprise ferroviaire utilisant le véhicule.</b></p>

**Justification** : l'amendement proposé est semblable à la proposition de l'UIC pour l'article 7, mais pas identique. La Serbie pense que « **celui qui a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport** » ne peut être que le **détenteur**.

**Article 9**  
**Responsabilité pour les agents et autres entités**

Rédaction proposée par le Secrétariat	Rédaction proposée par la Serbie
<p>§ 3 Dans le champ d'application des règles uniformes ATMF, l'entité chargée de l'entretien. (ECE) est considérée comme une personne au service de la quelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule.</p> <p>Il incombe au détenteur dans le contrat défini à l'article premier de désigner une ECE et de s'assurer que les échanges d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire soient conformes aux prescriptions des ATMF.</p>	<p>§ 3 Dans le champ d'application des règles uniformes ATMF, l'entité chargée de l'entretien (ECE) est considérée comme une <i>entité</i> au service de laquelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule.</p> <p>Il incombe au détenteur dans le contrat défini à l'article premier de désigner <i>toutes les ECE assignées aux véhicules ferroviaires dont il a la charge</i> et de s'assurer que les échanges d'informations entre ECE et entreprises ferroviaires sont conformes aux dispositions des ATMF.</p> <p><i>Il incombe au détenteur d'informer son cocontractant défini à l'article premier de tout changement significatif concernant le statut de l'ECE désignée. Il y a changement significatif lorsque l'ECE est modifiée conformément aux dispositions de l'article 5 de l'annexe A aux RU ATMF.</i></p>

**Justification :** l'amendement propose de remplacer le mot « **personne** » par le mot plus approprié « **entité** ».

À l'article 2 des CUV (appendice D à la Convention), la définition de l'ECE utilise le mot « **entité** » pour décrire le rôle de l'ECE.

Un détenteur peut avoir des contrats avec une ou plusieurs ECE et doit donc toutes les désigner dans le contrat visé à l'article premier.

Il doit incomber aux détenteurs d'informer leurs cocontractants lorsque l'ECE est modifiée, étant donné qu'il est impossible de compter sur les ECE elles-mêmes pour informer l'entité responsable de l'enregistrement lorsque le certificat ECE est révoqué par l'organisme de certification ou que le RNV n'est pas correctement mis à jour.

**Commentaires du Secrétariat de l'OTIF**

Pour l'article 7, la Serbie se rallie à une première proposition de l'UIC faite dans le groupe de travail. Puisque la seule personne qui peut confier un véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport est « le détenteur », elle propose de l'inclure au début du paragraphe 1 de

l'article 7 et de lui attribuer la responsabilité directe des dommages causés par le véhicule quand ils résultent d'un défaut du véhicule.

Comme évoqué lors de la première réunion du groupe de travail, le Secrétariat demeure réservé sur cette modification. En effet, dans la rédaction actuelle il s'agit d'une règle supplétive, que les parties peuvent choisir de ne pas appliquer. Le Secrétariat partage à cet égard la position de la France, qui propose d'attendre le résultat des travaux internes du CUU en 2014 avant de proposer des modifications.

À l'article 9 des RU CUV, la Serbie propose le remplacement du mot « personne » par « entité ». Cette modification formelle aurait pour le Secrétariat le défaut d'installer une formulation différente pour les ECE et pour les gestionnaires d'infrastructure (§ 2 de l'article 9).

La Serbie propose l'ajout d'un troisième alinéa au § 3 détaillant les informations que le détenteur doit fournir à l'entreprise ferroviaire et à toutes les parties prenantes d'un contrat d'utilisation sur les changements significatifs apportés à un véhicule (comme les incidents et les accidents relatifs à la sécurité des wagons). Ces informations sont décrites dans les ATMF, et sont dans l'esprit du Secrétariat, déjà couvertes dans le deuxième alinéa du nouveau paragraphe 3 de l'article 9.

Il est aussi proposé une rédaction alternative du deuxième alinéa, qui rejoint la proposition de la CER (B- 1 du présent document). Ce point devra être discuté lors de la séance .du groupe de travail en fonction des aspects pratiques des contrats réels.

## **2. Position de la France**

### **Commentaires de la France**

Les autorités françaises considèrent, notamment, que les stipulations des CUV doivent être compatibles avec la répartition des tâches , ainsi que des responsabilités qui en découlent, entre détenteurs de wagons, entités en charge de l'entretien (ECE) et entreprises ferroviaires découlant du règlement (UE) 445/2011 du 10 mai 2011 de la Commission et de l'article 15 § 2 des ATMF. Il résulte de ceux-ci qu'il revient à l'ECE choisi par le détenteur du véhicule, et non à l'entreprise ferroviaire, de garantir la circulation en sécurité de celui-ci.

Pour la France, il semblerait que la rédaction actuelle de l'article 7 des CUV ait donné lieu à des interprétations jurisprudentielles peu compatibles avec ces règles, en faisant porter l'intégralité de la charge de la preuve d'un dysfonctionnement du matériel sur la seule entreprise ferroviaire. Cela réduit l'effet utile des dispositions conventionnelles précédemment mentionnées dès lors que cela peut conduire à faire garantir par la seule entreprise ferroviaire, sauf circonstances exceptionnelles, que le matériel roulant était bien apte à circuler en sécurité.

La France estime donc qu'il serait opportun que l'appendice D précise davantage, dans son article 7, les règles relative à l'engagement de responsabilité des parties, notamment via la notion de « cause » ou de « faute », afin de mieux refléter la répartition des tâches prévues par les textes européens.

Les autorités françaises ont noté que des travaux auront lieu début 2014 sur le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) entre les détenteurs et les entreprises de transport

ferroviaire, regroupés au sein du CUU afin de préciser, avant la fin du mois de mars 2014, le régime de responsabilité des différentes parties au contrat. Dans l'hypothèse favorable où le secteur parviendrait à un accord conforme aux principes énoncés ci-dessus, une simple adaptation des CUV pourrait suffire à préciser des éléments de définition des intervenants, de manière à mettre les CUV en cohérence avec les autres appendices.

De même, la France est favorable à une clarification et à une uniformisation de la notion de détenteur au travers des différents appendices de la COTIF. Il nous apparaît que les obligations des différents acteurs devraient être axées autour des notions suivantes : le détenteur exploite le wagon, l'entreprise de transport ferroviaire exploite le train, et l'entité en charge de l'entretien (ECE) agit en tant que préposé du détenteur.

### Proposition de la France

La France propose une reformulation des points a), c) et d) de l'article 2 des RU CUV, dans les termes suivants :

Rédaction proposée par le Secrétariat	Rédaction proposée par la France
a) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci ;	a) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à <i>exploiter un train pour le transport</i> des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci ;
c) « détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule en tant que moyen de transport ;	c) « détenteur » désigne la personne <i>physique ou morale</i> qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule en tant que moyen de transport ;
d) « entité chargée de l'entretien » (ECE) désigne l'entité chargée de l'entretien d'un véhicule définie à l'article 2 des Règles uniformes ATMF ;	d) « entité chargée de l'entretien » (ECE) désigne l'entité chargée de l'entretien d'un véhiculé, définie à l'article 2 des Règles uniformes ATMF.

Enfin, les propositions de modification apportées par le Secrétariat de l'OTIF aux § 3 et 4 de l'article 9 pourraient lui convenir, sous réserve des discussions actuellement en cours concernant les ATMF (**Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international**).

### Commentaires du Secrétariat de l'OTIF

La France soulève avec raison que le régime de responsabilité l'article 7 devrait faire préalablement l'objet d'une discussion approfondie dans le cadre du groupe CUU.

Quant au changement des définitions, le Secrétariat souligne qu'il serait opportun d'avoir des définitions homogènes au moins pour les entreprises ferroviaires et les détenteurs : la suggestion de la France conduirait à avoir des définitions spécifiques dans les CUV, ce qui n'est pas la position du Secrétariat.

Concernant l'article 9, la France partage le point de vue du Secrétariat et les textes proposés semblent lui convenir.

### 3. Position de la Slovaquie

#### Modification de l'article 7 des CUV

La Slovaquie propose de modifier comme suit les § 1 et 2 de l'article 7 sur la responsabilité des dommages causés par un véhicule :

Rédaction actuelle	Rédaction proposée
§ 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 du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.	§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 du dommage <b>causé par le véhicule lorsque le dommage est imputable à un défaut du véhicule.</b>
§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.	§ 2 <b>Il est déchargé de cette responsabilité s'il livre la preuve que le défaut a été causé par une faute de l'entreprise ferroviaire.</b>

### Commentaires du Secrétariat de l'OTIF

Étant donné que la Slovaquie s'était adressée à l'OTIF la veille de la session du groupe de travail du 17 octobre, le Groupe de travail avait, faute de temps, laissé en suspens cette question jusqu'à la prochaine réunion du groupe de travail afin que toutes les délégations puissent l'examiner plus en détail.

Cette proposition proche de celle de la Serbie, recueille les mêmes réserves de la part du Secrétariat.

## B – POSITION DES PARTIES PRENANTES

### 1. Position de la CER

- À l'**article 2 c)** : La CER renvoie à la remarque apparaissant dans les remarques de la CER (§ 3) du 12.9.2013. La CER propose, du moins pour la version française, d'utiliser le libellé de la directive 2008/57/CE, car dans les CUV, c'est l'entreprise de transport ferroviaire (et non le détenteur) qui utilise le véhicule :

« détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule **ou le droit de disposition sur celui-ci**, exploite ledit véhicule en tant que moyen de transport »

- À l'**article 3, § 1** : La CER fait référence à la remarque faite dans son document du 12.9.2013 (§ 2). Pour clarifier le texte, la CER propose de remplacer « celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule » par « le détenteur qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule ».

Par ailleurs, la CER propose de supprimer la lettre b) qui se lit :

- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé ;

- À l'**article 7** : La CER appuie la proposition soumise par la Slovaquie à la dernière réunion.
- À l'**article 9, § 3**, le premier alinéa est très pertinent mais le second n'est pas exact, car l'ECE n'est pas désignée dans le contrat. Selon le droit de l'UE et de l'OTIF, l'ECE est désignée dans le registre des véhicules (RNV au sein de l'UE). Cela est important car il paraît y avoir eu plusieurs mauvaises expériences avec des détenteurs indélicats qui désignaient comme ECE des entités avec lesquels ils n'avaient pas de contrat.



La CER propose donc d'écrire :

Rédaction proposée par le Secrétariat	Rédaction proposée par la CER
<p>§ 3 Dans le champ d'application des règles uniformes ATMF, l'entité en charge de l'entretien. (ECE) est considérée comme une personne au service de la quelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule.</p> <p>Il incombe au détenteur dans le contrat défini à l'article premier de désigner une ECE et de s'assurer que les échanges d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire soient conformes aux prescriptions des ATMF.</p>	<p>§ 3 Dans le champ d'application des règles uniformes ATMF, l'entité chargée de l'entretien (ECE) est considérée comme une <b>entité</b> au service de laquelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule.</p> <p>Il incombe au détenteur du véhicule :</p> <p>de désigner une ECE et de la faire enregistrer dans la base de donnée listée à l'article 13 des AMTF ;</p> <p>de veiller à ce que les échanges d'informations entre ECE et entreprises ferroviaires soient conformes aux dispositions des ATMF ;</p> <p>de garantir que l'ECE d'un wagon soit et reste certifiée conformément aux dispositions de l'annexe aux ATMF "Certification et audit des entités chargées de l'entretien (ECE)".</p>

### Commentaires du Secrétariat de l'OTIF

Pour l'article 2, lettre c), le Secrétariat peut souscrire à la proposition, mais souhaite garder des définitions homogènes entre les ATMF et le CUV.

Concernant l'article 3, le Secrétariat est effectivement d'avis qu'il serait intéressant de sortir de l'ambiguïté sur la nature de « celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule ». Il devrait être clair qu'il s'agit dans tout le texte du détenteur. En revanche, la suppression de la lettre b) ne paraît pas fondée.

En ce qui concerne l'article 7, comme pour les propositions équivalentes sur ce sujet, la position du Secrétariat est réservée.

La proposition de modification de l'article 9, § 3, rédigée par le Secrétaire général de l'OTIF contient deux paragraphes aux contenus bien différents. L'un se réfère à l'ECE en tant que personne au service de laquelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule ; l'autre oblige le détenteur à désigner l'ECE dans le contrat et à s'assurer que les échanges d'information entre ECE et transporteur soient conformes aux prescriptions des ATMF.

Le Secrétariat ne partage pas la position de la CER sur la modification du deuxième alinéa : c'est bien le contrat qui matérialise le fait qu'une ECE est attribuée à un wagon. L'inscription

sur le registre en est une conséquence et ne constitue en aucun cas une preuve de l'assignation effective de l'ECM. La CER en convient d'ailleurs puisqu'elle écrit : « il paraît y avoir plusieurs mauvaises expériences avec des détenteurs indélicats qui désignaient comme ECE des entités avec lesquels ils n'avaient pas de contrat ».

## 2. Position de l'UIP

Sur le texte proposé par le Secrétariat à l'**article 2, lettre c)** :

« détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule en tant que moyen de transport

Commentaires : L'UIP salue l'alignement (partiel) du libellé de la définition de « détenteur » avec le libellé plus récent apparaissant à l'article 2, lettre n), des ATMF, qui est également conforme au libellé utilisé dans les directives de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité ainsi que dans le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU).

Sur le texte proposé par le Secrétariat à l'**article 2, lettre e)** :

« entité chargée de l'entretien » (ECE) désigne l'entité chargée de l'entretien d'un véhicule définie à l'article 2 des Règles uniformes ATMF

Commentaires : L'UIP est d'avis qu'il faut se demander s'il est cohérent de donner dans les CUV une définition de l'ECE qui n'est qu'une référence à une autre définition dans les ATMF, compte tenu du fait que les champs d'application respectifs des CUV et des ATMF ne sont pas identiques. Cette définition n'aura aucun sens pour les pays appliquant les CUV mais pas les ATMF (à savoir l'Espagne, la France, la Norvège, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Slovaquie).

Si l'on juge nécessaire de mentionner les ECE dans les CUV, le terme « ECE » devrait être défini de manière plus générale afin d'inclure à la fois les ECE basées sur les ATMF et le concept identique d'ECE dans la législation de l'UE.

Sur le texte proposé par le Secrétariat à l'**article 9, § 3, 1<sup>er</sup> alinéa** :

*Dans le champ d'application des règles uniformes ATMF, l'entité chargée de l'entretien (ECE) est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt pour l'entretien du véhicule.*

Commentaires : L'UIP convient de l'interprétation principale selon laquelle, dans le champ d'application de l'article 9 des CUV, l'ECE doit être considérée comme un préposé du détenteur. Le texte proposé comporte une règle d'interprétation comparable à l'article 7.2 du CUU : « Pour les besoins du présent contrat et vis-à-vis des autres contractants, le détenteur est considéré comme étant l'entité chargée de l'entretien du wagon, et comme en exerçant les responsabilités. »

En conséquence, l'UIP soutient l'amendement similaire proposé pendant la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail le 17 octobre 2013 : « L'entité en charge de l'entretien désignée par le détenteur est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt pour ses obligations concernant le véhicule. »

Toutefois, le nouveau libellé de l'amendement proposé limite désormais l'application de la disposition au champ d'application des ATMF. Pour l'UIP, cela soulève la question de savoir si une ECE non basée sur les ATMF mais sur un concept identique dans la législation de l'UE devrait être considéré comme un préposé du détenteur, et si non, pourquoi.

L'objectif d'une règle d'interprétation devrait être de clarifier les choses. Or, une règle d'interprétation dans les CUV limitée à l'application parallèle des ATMF ne clarifie rien mais peut au contraire créer une certaine confusion.

Sur le texte proposé par le Secrétariat à l'**article 9, § 3, 2<sup>e</sup> alinéa** :

*Il incombe au détenteur dans le contrat défini à l'article premier de désigner une ECE et de s'assurer que les échanges d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire soient conformes aux prescriptions des ATMF.*

Commentaires de l'UIP : Dans de nombreux cas, l'obligation créée pour le détenteur dans la première partie de la phrase, à savoir l'obligation de désigner une ECE pour chacun des contrats d'utilisation, sera pratiquement impossible à remplir.

Étant donné que les wagons franchissent les frontières et sont souvent échangés entre les entreprises ferroviaires (EF), ils peuvent être soumis à différents contrats d'utilisation successifs au sein d'une même chaîne de transport. Que ce soit dans le champ d'application du CUU ou simplement des CUV, ces contrats d'utilisation individuels sont habituellement conclus via la simple acceptation des wagons dans un train. Souvent, les contrats d'utilisation ne sont ni négociés, ni documentés séparément. Dans de nombreux cas, le détenteur peut ne même pas savoir quelle EF utilise son wagon et n'a donc pas l'opportunité de convenir d'une teneur spécifique pour un contrat d'utilisation.

Au-delà de cet obstacle pratique, il faut se demander quel objectif servirait l'obligation d'identifier l'ECE d'un wagon dans chaque contrat d'utilisation régi par les CUV.

En application des ATMF et de la réglementation de l'UE, une ECE doit être désignée et enregistrée pour chaque wagon avant que tout contrat d'utilisation puisse être conclu. Le contrat d'utilisation ne ferait donc que répéter la teneur d'un registre public : l'ECE doit déjà avoir été « désignée ».

L'obligation du détenteur mentionnée dans la seconde partie de la phrase, à savoir l'obligation de s'assurer que les échanges d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire sont conformes aux prescriptions des ATMF, n'est en fait qu'une simple référence aux obligations du détenteur existant déjà par ailleurs. À nouveau, la référence est également limitée aux ATMF.

S'il devait être considéré de faire référence à des obligations de droit public en dehors des CUV, l'UIP est d'avis que la référence devrait être plus générale et ne pas nommer spécifiquement les ATMF ou d'autres sources d'obligations de droit public pour les détenteurs de wagons ou les EF. D'un point de vue systématique, les CUV traitent uniquement des obligations contractuelles des parties en droit civil. Des obligations de droit public ne devraient pas être incluses dans les CUV et l'UIP est d'avis qu'il n'est pas impératif d'y faire référence.

## **Commentaires du Secrétariat de l'OTIF**

La proposition de modification de l'article 9, § 3, rédigée par le Secrétaire général de l'OTIF est soutenue par l'UIP quant au premier paragraphe, mais pour le deuxième paragraphe, elle soulève la question de la référence aux normes ATMF et de la non-application de ses règles par certains pays. Nonobstant cela, les craintes de l'UIP pourraient bientôt être sans objet, puisque les pays membres de l'Union européenne retirent leurs réserves sur les RU ATMF.

Cela dit, cette référence explicite aux ATMF dans le corps du texte pourrait être remplacée par une note explicative clarifiant le fait que cette disposition s'applique aussi bien aux États ayant ratifié les ATMF qu'aux États de l'UE, qu'ils aient ou pas ratifié les ATMF.

L'UIP estime très difficile de procéder comme le prévoit l'article 9, § 3, 2<sup>e</sup> alinéa et avance que dans la pratique, la chaîne de transport complique cette désignation de l'ECE puisque chaque contrat est conclu par la simple acceptation au transport ou par le transporteur, et que la plupart du temps, le détenteur ne sait pas quelle entreprise de transport utilise son véhicule et qu'il n'a pas la possibilité de faire des ajouts au contrat d'utilisation dès qu'il le souhaite.

Cet argument est pour le Secrétariat sans réel fondement, notamment parce que le fait que le wagon puisse être échangé entre de multiples réseaux est déjà prévu dans le CUU, qui demande la présence de multiples informations à cet effet. Par ailleurs, l'article 7.2 du CUU dispose que « le détenteur doit apporter la preuve aux EF utilisatrices qui le demandent que la maintenance est conforme à la réglementation en vigueur ».

Il ne semble donc ni hors de propos ni particulièrement pénalisant de désigner une ECE dans le contrat, cette référence pouvant par ailleurs être indirecte et évolutive (par référence par exemple à un registre, le détenteur prenant la responsabilité de l'exactitude des informations qui y sont données). De plus, ce n'est que dans le cadre d'un contrat que pourra être clairement établie la responsabilité du détenteur.

Il en est de même des échanges d'information entre les EF et l'ECE, le règlement ECE et l'UTP correspondante privilégiant la voie contractuelle, puisque le règlement ECM dispose, par exemple dans son article 5 § 3 « dans le cadre d'accords contractuels, une entreprise ferroviaire peut demander, pour des raisons opérationnelles, des informations sur l'entretien d'un wagon de fret. L'entité chargée de l'entretien du wagon de fret répond à ces demandes soit directement soit par l'intermédiaire d'autres parties contractantes. »

Il n'y a donc pas lieu de voir un quelconque mélange entre des dispositions d'ordre public et des dispositions relevant du droit privé dans la proposition du Secrétariat. Bien au contraire, cette dernière relève exactement de la mission du CUV qui est un contrat type réglementaire majoritairement supplétif. C'est-à-dire que c'est un instrument de droit public visant à réguler les contrats de droit privé de façon à assurer une uniformité de l'application du droit et une réelle sécurité juridique pour les acteurs.

Un argument peut cependant être retenu dans la position de l'UIP quant à la difficulté pour le détenteur de s'assurer que les échanges d'information entre les entreprises ferroviaires et l'ECE sont conformes aux ATMF. Il pourrait être suffisant de rappeler que le contrat doit prévoir ces échanges.

### **3. Position de l'AIEP**

L'AIEP constate avec satisfaction que le projet correspond aux discussions du groupe de travail du 17 octobre 2013 et constitue une bonne base pour les futures délibérations.

L'objectif principal, à savoir l'inscription juridiquement correcte de l'entité chargée de l'entretien (ECE) dans les RU CUV, lui semble être atteint. La définition du détenteur, qui concorde avec l'UE et les ATMF, est elle aussi satisfaisante.

L'AIEP pense que la réglementation de l'échange d'informations pose un problème fondamental, étant donné que la solution proposée modifierait le caractère juridique des RU CUV. À l'inverse des ATMF qui relèvent du droit public, les RU CUV appartiennent au droit privé international et c'est donc dans ce cadre qu'elles régissent la relation contractuelle entre des personnes juridiques (entreprises ferroviaires et détenteurs). Les RU ATMF possèdent quant à elles un caractère souverain, ont force de loi pour les sujets de droit et s'appliquent indépendamment de l'existence et de la mise en place de relations contractuelles. Cette différence fondamentale entre les RU CUV et les RU ATMF doit être respectée et préservée, ou la COTIF courrait le risque de perdre sa structure et sa logique juridique claires.

À propos de la définition légale de « détenteur » (Art. 2, lettre c), CUV), l'AIEP estime que le libellé proposé correspond dans les trois langues à celui des RU ATMF, après élimination de la partie concernant le registre des véhicules.

En français toutefois, « comme moyen de transport » est remplacé par « en tant que moyen de transport ». Est-ce par mégarde ou est-ce voulu ?

La divergence suivante, qui apparaît déjà dans les RU ATMF, est plus problématique : le « *Verfügungsberechtigung* » allemand (« droit de disposition ») est rendu en français par « droit de l'utiliser » et en anglais par « *right to use it* ». Cette traduction est trop faible et trop restreinte. L'entreprise ferroviaire dispose d'un simple droit d'utilisation, qui est justement l'objet du contrat d'utilisation selon l'article premier des RU CUV ; en aucun cas, un simple droit d'utilisation ne donne et ne saurait donner la qualité de détenteur.

La traduction par « droit de disposition » et « *right to dispose of it* » des RU CUV applicables paraît donc plus juste et correcte. Pour la version anglaise et les réserves y afférentes, il faut noter que dans la langue juridique, « *to dispose of it* » peut également signifier « disposer, céder, vendre, aliéner ».

En outre, à l'art. 18 des CIM, « *Verfügungsrecht über das Gut* » (« Droit de disposer de la marchandise ») est traduit par « *Right to dispose of the goods* ».

Ces questions terminologiques doivent évidemment être traitées à la lumière de la terminologie utilisée au sein l'UE. « *Verfügungsrecht* » y est correctement traduit en français par « droit de disposition », tandis que « *Right to use it* » est utilisé en anglais.

Puisque la qualité de détenteur a de lourdes conséquences en matière de responsabilité et au vu de l'art. 45, § 1, de la COTIF disposant qu'en cas de divergence, seul le texte français fait foi, la justesse et la cohérence de la terminologie utilisée dans la COTIF revêt une importance considérable.

Quand à la définition légale de « ECE » (art. 2, lettre d), CUV), selon l'AIEP, il serait opportun de reprendre mot à mot en allemand la définition donnée à l'art. 2, lettre h), des ATMF et d'écrire donc « [...] *die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Wagens ist* [...] » et non « [...] *die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle* [...] ».

Pour la considération des ECE comme préposés (art. 9, § 3, al. 1, CUV), l'AIEP juge qu'il est objectivement juste et correct de considérer juridiquement les ECE comme des préposés du détenteur.

Toutefois, la limitation de cette construction juridique aux États parties aux ATMF ne semble ni impérative, ni pertinente. Pour des cas survenant dans des pays n'appliquant que les RU CUV et non les RU ATMF (à savoir à ce jour : Espagne, France, Monaco, Norvège, République tchèque, Slovaquie et Royaume-Uni), il pourrait y avoir de grandes incertitudes juridiques car il n'est pas d'emblée fixé dans toutes les législations nationales si l'ECE est considérée comme un tiers ou un préposé. Or, cette question revêt une importance primordiale pour déterminer si le détenteur est responsable ou déchargé de la responsabilité.

L'AIEP fait également la remarque orthographique suivante pour l'allemand : il ne faut pas de virgule après « [...] *Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF* [...] ».

À propos des échanges d'informations (art. 9, § 3, al. 2, CUV), l'AIEP est d'avis que cette disposition est erronée dans la mesure où elle modifie les RU CUV et remet en question leur réputation de législation irréprochable.

L'obligation du détenteur de désigner une ECE et de garantir l'échange d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire relève du droit public et donc du droit de l'UE et des ATMF. Les dispositions réglementaires et de sécurité correspondantes ne justifient pas l'édiction d'instructions structurant les relations contractuelles. Cela n'existe pour aucun autre mode de transport et le secteur ferroviaire doit se garder de procéder ainsi.

L'explication selon laquelle l'art. 15, § 2 des ATMF n'est pas formulé assez précisément ne peut justifier que l'on intervienne sur le mauvais sujet. Les précisions et ajouts éventuellement nécessaires à l'échange d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire devraient apparaître dans le droit de l'UE et/ou dans les ATMF. Du reste, l'AIEP est d'avis que les dispositions (équivalentes) de l'art. 5.2 du règlement 445/2011 et de l'annexe A aux ATMF sont tout à fait claires et complètes, qu'elles prévoient explicitement l'échange d'informations entre les intervenants dans le processus de maintenance et précisent que l'ECE demandant le certificat doit pouvoir apporter la preuve, sur la base des critères d'évaluation de l'annexe III, que ces processus ont été suivis.

Pour finir, elle estime qu'on pourrait éventuellement envisager de compléter les RU CUV, de manière analogue à l'art. 2 des CIM, et d'introduire une disposition (p. ex. entre l'art. 2 et l'art. 3) renvoyant de manière très générale au droit public et s'en réclamant. L'AIEP serait en faveur de cette démarche.

### **Commentaires du Secrétariat de l'OTIF**

En général, l'AIEP est d'accord avec la proposition du Secrétariat de l'OTIF concernant la rédaction de l'article 2 des RU CUV. Le Secrétariat fera naturellement tout son possible afin d'aligner les versions linguistiques des RU CUV en ce sens. Il faudra toutefois en laisser le soin à la Commission de rédaction le moment venu.

L'AIEP estime correct de considérer les ECE comme des préposés du détenteur.

Concernant l'article 9, les préoccupations de l'UIP et de l'AIEP se rejoignent, la position du Secrétariat étant identique.

### **Annexes**



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ  
Београд, Немањина бр. 6

OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	10.2013	

Central Office  
For International Carriage by Rail  
Secretary General  
F. Davenne  
Gryphenhübeliweg 30  
CH-3006 Bern  
Switzerland

**Subject:** Revision of CUV - Appendix D to the Convention – New proposal from OTIF (draft)

Dear Secretary General,

Thank you for sending working material of Working Group „ Revision of the CUV UR “ which we considered carefully.

In accordance with new proposal from OTIF – CUV- Appendix D to the Convention (draft) we propose to amend Article 7 and Article 9 as follows:

NB: amendments are shown in red bold text



## Article 7

### Liability for loss or damage caused by a vehicle

§ 1 The **keeper**, pursuant to a contract referred to in Article 1, shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle, **when the damage stems from the vehicle's defect.**

**§ 2 He is relieved of this liability if he proves that this defect was induced by the railway undertaking using the vehicle.**

**Justification:** this proposed amendment is in accordance with UIC proposal of Article 7 , but not completely. Our opinion is that “ **person who provide the vehicle for use as a means of transport**” can be only the keeper.

## Article 9

### Liability for servants and other **entities**

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other **entities** whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other **entities** are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as **entities** whose services the rail transport undertaking makes use of.

**§ 3 In the scope of application of the ATMF Uniform Rules, the entity in charge of maintenance (ECM) shall be regarded as **entity** whose services the keeper makes use of to maintain the vehicle.**

**It is the responsibility of the keeper to designate in the contract defined in Article 1 **all ECM's assigned to railway vehicles that he is in charge with and to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF.****

**It is responsibility of the keeper to inform contracting partner defined in Article 1 about every significant change regarding status of designated ECM. Significant change means that designated ECM is changed according to Article 5 of Annex A to the ATMF UR.**

**§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.**

**Justification:** this proposed amendment is changed as follows:

- Word “ **person**” is replaced with much proper word “ **entity**”. When we talk about entity whose services they make use of for the performance of the contract, we never mean that it is a person, but some kind of legal entity or some other subject that is in charge of giving services.  
In Article 2 CUV - Appendix D to the Convention we have definition of ECM which uses word “ **entity**” when describes the role of ECM.
- Keeper can have contracts with one or many ECM's , so he has to designate them all in contract defined in Article 1.
- Keeper has to be responsible to inform contracting partner when ECM is changed, because we can not rely on keeper informing the registration entity when ECM certificate is revoked by certification body, or that NVR is updated properly. We have to think of black sheep and to well ensure that matter.

The safest way of informing about changed ECM would certainly be : certification body →ERA or OTIF→ quick update of the NVR. But it could be subject of revision of Annex A to the ATMF UR.

Best regards,

**Nataša Cerović**

Savetnik za analizu železničkog tržišta  
Direkcija za železnice  
tel: + 381 11 3616 852 mob: 063614392  
e-mail : [natasa.cerovic@raildir.gov.rs](mailto:natasa.cerovic@raildir.gov.rs)

Adviser for Railway Market Analyses  
Directorate for Railways  
tel: + 381 11 3616 852 mob: 063614392  
e-mail [natasa.cerovic@raildir.gov.rs](mailto:natasa.cerovic@raildir.gov.rs)

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Paris, le 07 JAN. 2014

Direction des services de transport  
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires

OTIF CORRESPONDANCE				
11 JAN. 2014				
A	90	01	1.2014	

Monsieur le Secrétaire Général,

Par courrier du 12 novembre 2013, vous nous avez demandé de vous communiquer nos remarques sur les dernières propositions de révision de l'appendice D de la COTIF (CUV – Contrats d'Utilisation de Véhicules en trafic international ferroviaire).

A titre liminaire, les Autorités françaises souhaitent souligner leur attachement aux principes d'une pleine inscription du droit OTIF dans la lettre et l'esprit du droit ferroviaire de l'Union européenne ainsi qu'à la cohérence du CUV avec les autres appendices de la COTIF,

Elles considèrent, notamment, que les stipulations du CUV doivent être compatibles avec la répartition des tâches, ainsi que des responsabilités qui en découlent, entre détenteurs de wagons, entités en charge de l'entretien (ECE) et entreprises ferroviaires découlant du règlement (UE) 445/2011 du 10 mai 2011 de la Commission concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et de l'article 15 § 2 de l'ATMF. Il résulte de ceux-ci qu'il revient à l'ECE choisi par le détenteur du véhicule, et non à l'entreprise ferroviaire, de garantir la circulation en sécurité de celui-ci.

Or il semblerait que la rédaction actuelle de l'article 7 du CUV ait donné lieu à des interprétations jurisprudentielles peu compatibles ces règles, en faisant porter l'intégralité de charge de la preuve d'un dysfonctionnement du matériel sur la seule entreprise ferroviaire. Cela réduit l'effet utile des dispositions conventionnelles précédemment mentionnées dès lors que cela peut conduire à faire garantir par la seule entreprise ferroviaire, sauf circonstance exceptionnelles, que le matériel roulant était bien apte à circuler en sécurité.

Nous estimons donc qu'il serait opportun que l'appendice D précise davantage, dans son article 7, les règles relative à l'engagement de responsabilité des parties, notamment via la notion de « cause » ou de « faute », afin de mieux refléter la répartition des tâches prévues par les textes européens.

Les Autorités françaises ont noté que des travaux auront lieu début 2014 sur le Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) entre les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire, regroupés au sein du GCU (General Contract of Use for wagons) afin de préciser, avant la fin du mois de mars 2014, le régime de responsabilité des différentes parties au contrat. Dans l'hypothèse favorable où le secteur parviendrait à un accord conforme aux principes énoncés ci-dessus, une simple adaptation du CUV pourrait suffirait à préciser des éléments de définition des intervenants, de manière à mettre le CUV en cohérence avec les autres appendices.

De même, nous sommes favorables à une clarification et à une uniformisation de la notion de détenteur au travers des différents appendices de la COTIF. Il nous apparaît que les obligations des différents acteurs devraient être axées autour des notions suivantes : le détenteur exploite le wagon, l'entreprise de transport ferroviaire exploite le train, et l'entité en charge de l'entretien (ECE) agit en tant que préposé du détenteur.

Aussi, nous proposons une reformulation des points a), c) et d) de l'article 2 RU-CUV, dans les termes suivants :

a) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à **exploiter un train pour le** transport des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci ;

c) « détenteur » désigne la personne **physique ou morale** qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule en tant que moyen de transport ;

d) « entité chargée de l'entretien » (ECE) désigne l'entité chargée de l'entretien d'un véhicule, définie à l'article 2 des Règles uniformes ATMF.

Enfin, les propositions de modification apportées par vos services aux § 3 et 4 de l'article 9 pourraient nous convenir, sous réserves des discussions actuellement en cours concernant l'ATMF (Admission Technique de Matériel Ferroviaire utilisé en trafic international).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma haute considération.

*Bien amicalement,*

Le Sous-Directeur



Benoît CHEVALIER

**Monsieur François DAVENNE  
Secrétaire Général de l'Organisation  
pour les Transports Internationaux Ferroviaires  
(OTIF)  
BERNE**

**MINISTERSTERIUM FÜR VERKEHR, AUSBAU  
UND REGIONALE ENTWICKLUNG  
DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK  
Sektion für Eisenbahnverkehr und Bahnen  
810 05 BRATISLAVA, Nám. Slobody č.6**

OTIF CORRESPONDANCE				
16 OCT. 2013				
A	90	01	5.2013	

Zentralamt  
für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Generaldirektor  
F. Davenne  
Gryppenhübeliweg 30  
CH-3006 Bern  
SCHWEIZ

Ihr Zeichen                      Unser Zeichen  
A 90-01/502.213      25424/213/C310-SŽDD/63848

Bearbeiter  
Ing. Galovič  
+421259494388  
jozef.galovic@mindop.sk

Bratislava, den  
16.10.2013

**Betr.**

Revision des Anhanges D (CUV) zum COTIF 1999 – Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Generaldirektor,

Vielen Dank für die Einladung zur Tagung der Arbeitsgruppe betreffend die Revision von CUV und die Sendung des Änderungsvorschlages erarbeiteten von der OTIF. Leider die Slowakei kann nicht an dieser Tagung teilnehmen.

Nach der Erörterung dieses Vorschlages mit den interessierten Eisenbahnunternehmen wir schlagen vor, Artikel 7 **Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden** § 1 und § 2 zu ändern wie folgt:

§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für den durch **den Wagen verursachten Schaden, sofern dieser Schaden auf einen Mangel am Wagen zurück zu führen ist.**

§ 2 Er ist von dieser Haftung befreit, wenn er beweist, dass dieser Mangel **durchein Verschulden des verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursacht wurde.**

**Begründung:** Dieser Änderungsvorschlag präzisiert die Verantwortlichkeit zwischen dem Halter und dem ausführenden Beförderer. Die eventuelle Ansprüche der ausführenden Beförderer against dem Infrastrukturbetreiber können gemäss des Anhanges E (CUI) zum COTIF 1999 geltendgemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Jiří Kubáček, CSc.  
Generaldirektor der Sektion  
für Eisenbahnverkehr und Bahnen

BA/ 16/12/2013

### CER remarks and proposals about the new CUV proposal dated 07/11/2013

- Art. 2 c): Look at the remark done in the CER remarks (§3) of 12/09/2013 sent on 13/10/2013 20:21. In FR at least, CER proposes to use the words that are in Directive 2008/57/EC, because in the CUV, it is the rail transport undertaking (and not the keeper) which uses the vehicle:

«détenteur» désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de disposition sur celui-ci, exploite ledit véhicule en tant que moyen de transport »

- Art. 2 d): CER has no problem, but OTIF should have, as the definition of the ECM has disappeared in article 2 of ATMF. Look at its version 7 received on 09/12/2013 11:08. The new reference should be article 15 §2 of ATMF.

- Art. 3 §1:

- Look at the remark done in the CER remarks (§2) of 12/09/2013. To make the text clear, CER proposes to replace "the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1," by "the keeper who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1".
- CER proposes to delete b): look at the CER remarks (§4) of 12/09/2013.

- Art. 7: CER supported the UIC-CIT proposal made during the last meeting; a small editorial change should be included; this gives:

"CUV Article 7 Liability for damage caused by a vehicle

The keeper who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the damage caused by the vehicle insofar as the damage results from a defect on the vehicle.

He shall be relieved of his liability if he proves that this defect was caused by a fault of the rail transport undertaking to whom the vehicle has been provided for use as a means of transport".

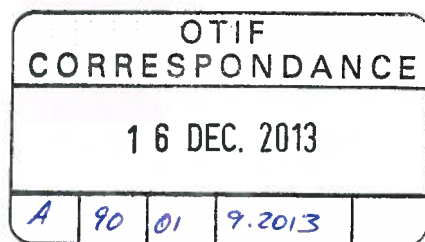
As said during the last meeting, this topic is very important. UIC and UIP have discussions about this topic, in order to try and propose a consensual approach before end of April 2014.

- Art. 9 §3: The first sentence is very appropriate. But the second one is not accurate. In fact, the ECM is not designated in the contract (look for instance at the GCU, even if it covers less than 90% of the wagons used in the EU). According to the EU and OTIF laws, the ECM is designated in the Vehicle Register (NVR in the EU): today it is done through the definition of the ECM in ATMF article 2 h. In the draft version 07 of ATMF, it is done through article 15 §2. This is important; we have several bad experiences where some deceptive keepers designated as ECM entities which had no contract with them: through the vehicle registers, which can be consulted, the wrongly designated entities could react to the relevant registering entity in order to delete such wrong allocation of responsibilities. But the ECM has no knowledge of each contract of use and cannot have such eye on them. Therefore CER proposes to write:

"It is the responsibility of the keeper of the vehicle:

- to designate an ECM and to make it registered in the data bank listed in article 13 of ATMF,
- to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF
- and, for a freight wagon, to ascertain that this ECM is and remains certified according to the annex of ATMF "CERTIFICATION AND AUDITING OF ENTITIES IN CHARGE OF MAINTENANCE."

OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	8.2013	



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

**To:**

- OTIF, Secretary General, F. Davenne

**Copy to:**

- UIP, Co-chairman JC GCU, S. Lohmeyer

Brussels, 16<sup>th</sup> December 2013

**OTIF Working group CUV UR**

**Comments re. new proposal dated 7<sup>th</sup> of November 2013**

Dear Mr. Davenne,

With reference to your new proposal dated 7<sup>th</sup> of November 2013 and transmitted by email on 15<sup>th</sup> of November 2013 for the 2<sup>nd</sup> session of Working Group CUV UR, please find UIP's comments below:

**Proposed text:** Article 2 c):

*"keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport*

**Comments UIP:** UIP welcomes the (partial) alignment of the wording of the definition of "keeper" with the more recent wording in Article 2 n) ATMF which is also consistent with the wording used in the EU Safety and Interoperability directives as well as with the wording used in the General Contract of Use for Wagons (GCU).



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

**Proposed text:** Article 2 e):

*"entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle defined in Article 2 of the ATMF Uniform Rules*

**Comments UIP:** In the view of UIP the question must be raised whether it makes sense to have a definition of ECM in the CUV which is just a reference to another definition in the ATMF, considering that the scope of application of CUV and ATMF is not identical. This definition will have no meaning for countries applying the CUV but not the ATMF (e.g. France, United Kingdom, Spain, Norway, Czech Republic and Slovakia).

If a mention of the ECM in the CUV is considered necessary at all, the term "ECM" should be defined in a more general way in order to include both ECMs based on ATMF and on the identical concept of ECM in the EU legislation.

**Proposed text:** Article 9 § 3, 1st sentence:

*In the scope of application of the ATMF Uniform Rules, the entity in charge of maintenance (ECM) shall be regarded as a person whose services the keeper makes use of to maintain the vehicle.*

**Comments UIP:** UIP agrees with the principal understanding that within the scope of Article 9 CUV the ECM is to be considered a servant of the keeper. The proposed text contains a rule of interpretation comparable to Article 7.2 of the GCU: "For the purposes of this contract and vis-à-vis the other signatories, the keeper is considered to be, and have the responsibilities of, the entity in charge of maintenance for the wagon."

UIP therefore supported the similar amendment proposed during the 1st session of the working group on 17th of October 2013: "The entity in charge of maintenance designated by the keeper shall be considered as a person whose services the keeper makes use of regarding his obligations concerning the vehicle."





Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

However, the new wording of the proposed amendment now limits the application of the rule to the scope of application of ATMF. In UIP's views, this raises the question whether an ECM based not on ATMF but on the identical concept in the EU legislation should be considered a servant of the keeper or not, and if not, why.

A rule of interpretation should serve the purpose of providing clarification; a rule of interpretation in the CUV limited to the parallel application of the ATMF does not clarify but on the opposite potentially creates confusion.

**Proposed text:** Article 9 § 3, 2nd sentence:

*It is the responsibility of the keeper to designate in the contract defined in Article 1 an ECM and to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF.*

**Comments UIP:** The obligation created for the keeper by the first part of the sentence – to designate an ECM for each individual contract of use – will be practically impossible to fulfil in many cases.

As freight wagons travel across borders and are frequently interchanged between Railway Undertakings (RUs), they can be subject to several successive contracts of use within one chain of transport. Whether within the scope of application of the GCU or just the CUV, such individual contracts of use are usually concluded by the mere fact of wagons being accepted in a train. There are regularly no individual negotiations and no individual documentation of the contracts of use. The keeper in many cases may not even have any knowledge of which RU uses his wagon and therefore may not have a chance to agree specific contents of the contract of use.

Apart from this practical obstacle the question must be asked which purpose a mandatory obligation to identify the ECM of a wagon in each individual contract of use under the CUV should serve?



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

Under ATMF as well as EU rules each wagon has to have an ECM designated and registered before ever being entered into any contract of use. The contract of use would therefore only repeat the contents of a public register – the “designation” of the ECM must have happened before.

The obligation for the keeper mentioned in the second part of the sentence – to ensure exchanges of information between the ECM and RU are in conformity with ATMF – is in fact only a reference to obligations of the keeper already existing elsewhere. The reference is also again limited to ATMF.

If a reference to public law obligations outside of the CUV is to be considered, in the view of UIP this should be a more general one without specifically naming ATMF or other sources of public law obligations for wagon keepers or RUs. From a systematic point of view the CUV solely deals with the contractual obligations of the parties under civil law. Public law obligations should not be entered into the CUV and a reference to them in the view of UIP is not an urgent necessity.

UIP is looking forward to discussing the above in the 2<sup>nd</sup> session of the Working Group CUV scheduled for 28th of January 2014.

Yours sincerely,



Gilles Peterhans

**Secretary General**



www.cargorail.ch

Verlader Postfach · CH-8142 Uitikon/Zürich  
 Anschlussgleise Telefon 044 491 15 95 · Telefax 044 491 28 80  
 Privatgüterwagen info@cargorail.ch

**CARGO RAIL EUROPE**

Association Internationale des Usagers  
 et de Branchement Particuliers



Internationale Vereinigung der  
 Anschlussgleis-Benutzer

OTIF CORRESPONDANCE				
1 6 DEC. 2013				
A	90	01	11.2013	

OTIF Generalsekretariat  
 Gryphenhübelweg 30  
 3006 Bern

Uitikon, 13.12.2013

**Revision ER CUV: Entwurf vom 7.11.2013**

Sehr geehrter Herr Generalsekretär

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben A 90-01/503.2013 vom 12.11.2013 und die uns gewährte Möglichkeit, zum neuen Vorschlag der Arbeitsgruppe ER CUV (CUV 2/x vom 7.11.2013) schriftlich Stellung zu nehmen.

Mit Befriedigung stellen wir fest, dass der vorliegende Entwurf den Beratungen der Arbeitsgruppe vom 17. 10. 2013 entspricht und eine gute Basis für die weitere Erörterung darstellt.

Das Hauptanliegen, die für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) in den ER CUV rechtlich korrekt zu erfassen, erscheint erfüllt. Ebenso befriedigt die EU- und ATMF-konforme Legaldefinition des Halters. Für die Details verweisen wir auf die nachstehende Kommentierung der Texte.

Ein grundlegendes Problem sehen wir bei der Regelung des Informationsaustausches, da die vorgeschlagene Lösung den Rechtscharakter der ER CUV verändern würde. Im Gegensatz zu den ER ATMF, die öffentliches Recht darstellen, sind die ER CUV internationales Zivilrecht, regeln also die vertragliche Beziehung zwischen Rechtspersonen (Eisenbahnunternehmen und Halter) auf gleicher Ebene. Die ER ATMF dagegen weisen hoheitlichen Charakter auf, sind für alle Rechtsunterworfenen kraft Gesetz verbindlich und gelten unabhängig von der Existenz und Ausgestaltung vertragsrechtlicher Beziehungen. Dieser grundlegende Unterschied zwischen ER CUV einerseits und ER ATMF andererseits ist weiterhin zu respektieren und zu pflegen, ansonsten die COTIF Gefahr läuft, ihre klare Struktur und Rechtslogik aufzugeben.

Im Detail nehmen wir zu den Textvorschlägen wie folgt Stellung:

#### Legaldefinition "Halter" (Art. 2 lit. c CUV)

Der vorgeschlagene Wortlaut entspricht in allen drei Sprachen demjenigen der ER ATMF (unter Weglassung des Satzteils betreffend Fahrzeugregister).

Im Französischen heisst es allerdings statt „comme moyen de transport“ „en tant que moyen de transport ». Ist dies ein Versehen oder gewollt?

Grössere Schwierigkeiten bereitet folgende, schon in den ER ATMF enthaltene Divergenz : Die Verfügungsberechtigung wird im Französischen mit „droit de l'utiliser“ und im Englischen mit „right to use it“ wiedergegeben. Diese Übersetzung ist zu schwach und zu eng. Ein einfaches Nutzungsrecht steht dem verwendenden Eisenbahnunternehmen zu und bildet just Gegenstand des Verwendungsvertrag gemäss Art. 1 ER CUV; keinesfalls kann und darf ein blosses Nutzungsrecht den Berechtigten schon zum Halter machen.

Die Übersetzung „droit de disposition“ und „right to dispose of it“ der geltenden ER CUV erscheint von daher zutreffender und korrekt. Für die englische Fassung und diesbezüglichen Vorbehalten ist darauf hinzuweisen, dass in der Rechtssprache „to dispose of it“ auch „disponieren, umsetzen, veräussern, verfügen“ bedeuten kann.<sup>1</sup>

Überdies übersetzt Art. 18 CIM „Verfügungsrecht über das Gut“ ebenfalls mit „Right to dispose of the goods“.

Selbstverständlich sind diese terminologischen Fragen mit Blick und in Rücksicht auf die EU-Terminologie zu bearbeiten. Dort wird Verfügungsberechtigung im Französischen richtigerweise mit „droit de disposition“ übersetzt, während es im Englischen „right to use it“ heisst.<sup>2</sup>

Da mit der Haltereigenschaft grosse haftungsrechtliche Konsequenzen verbunden sind und im Hinblick auf Art. 45 § 1 COTIF, wonach bei sprachlichen Differenzen allein der französische Wortlaut massgeblich ist, kommt einer einwandfreien und kohärenten COTIF-Terminologie erhebliche Bedeutung zu.

#### Legaldefinition "ECM" (Art. 2 lit. d CUV)

Aus unserer Sicht empfiehlt es sich, die Legaldefinition in Art. 2 lit. h ATMF wortwörtlich zu übernehmen, also nicht „... die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle ...“, sondern „... die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Wagens ist ...“.

#### Erfüllungsgehilfenschaft der ECM (Art. 9 § 3 Abs.1 CUV)

<sup>1</sup> Köbler, Rechtsenglisch, 5. A., S. 252.

<sup>2</sup> RL 2004/49 Art. 3 lit. s

Wie eingangs erwähnt, halten wir die rechtliche Erfassung der ECM als Erfüllungsgehilfin des Halters für sachlich richtig und korrekt.

Allerdings erscheint die Einengung dieser Rechtskonstruktion auf ATMF-Länder weder zwingend noch sinnvoll. Bei Ereignissen in Ländern, in denen nur die ER CUV, nicht jedoch die ER ATMF zur Anwendung gelangen (zurzeit Frankreich, Monaco, Norwegen, Slowakei, Spanien, Tschechien und Vereinigtes Königreich) könnte dies zu grossen Rechtsunsicherheiten führen, steht doch nicht überall von vorneherein fest, ob die betreffenden Landesrechte die ECM als Dritten oder als Erfüllungsgehilfin qualifizieren. Für die Haftung des Halters bzw. für seine Entlastung ist diese Frage aber von entscheidender Bedeutung.

Rein orthographisch: kein Komma nach „... Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF...“

#### **Informationsaustausch (Art. 9 § 3 Abs. 2 CUV)**

Wie bereits dargelegt, erscheint uns diese Bestimmung insofern verfehlt, als sie den Rechtscharakter der ER CUV verändert und ihren guten Ruf als einwandfreie Gesetzgebung in Frage stellt.

Die Verpflichtung des Halters, eine ECM zu bestimmen und den Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, ist öffentlich-rechtlicher Natur und gehört ins einschlägige EU- und ATMF-Recht. Entsprechende Sicherheits- und Ordnungsvorschriften bilden keinen Grund, Gestaltungsvorschriften für vertragsrechtliche Beziehungen zu erlassen. Dies macht kein anderer Verkehrssektor, und auch der Eisenbahnsektor sollte sich davor hüten.

Die Begründung, Art. 15 § 2 ATMF sei unzureichend formuliert, darf nicht zu Eingriffen am falschen Objekt führen. Allenfalls erforderliche Präzisierungen oder Ergänzungen zum Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnunternehmen wären deshalb im EU- und/oder ATMF-Recht vorzunehmen. VAP/Cargorail/AIEP/IVA sind übrigens der Meinung, dass die (äquivalenten) Bestimmungen in Art. 5.2 der EU-Verordnung 445/2011 bzw. ATMF-Anlage A durchaus klar und umfassend sind, stipulieren sie doch explizit den Informationsaustausch zwischen allen am Instandhaltungsprozess Beteiligten und muss die das Zertifikat beantragende ECM auf Basis der Bewertungskriterien des Anhangs III entsprechende Prozesse nachweisen können.

Ins Auge fassen könnte man eventuell die Möglichkeit, die ER CUV – analog zu Art. 2 CIM – zu ergänzen und eine Bestimmung einzufügen (z.B. zwischen Art. 2 und 3), die ganz generell auf öffentliches Recht verweist und solches (deklaratorisch) vorbehält. Dieser Stossrichtung stünden VAP/Cargorail/AIEP/IVA grundsätzlich positiv gegenüber.

Hinsichtlich der Diskussion zu Artikel 7 ER CUV haben wir das Schreiben des „Gemeinsamen Ausschuss' AVV“ vom 13.11.2013 zur Kenntnis erhalten und unterstützen den

Weg, diese Thematik innerhalb des Sektors zu diskutieren und nicht auf der Ebene der OTIF.

XXXXXXXXXXXX

Gerne hoffen wir, mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur erfolgreichen Weiterentwicklung der ER CUV zu leisten und sehen mit Interesse der nächsten Tagung vom 28. Januar 2014 entgegen.

Wir benützen die Gelegenheiten, Ihnen für Ihre Dienste im vergangenen Jahr zu danken und ein gutes neues Jahr zu wünschen.

Freundliche Grüsse



Markus Vaerst  
Regulation - Technik