

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 1/2
12.9.2013**

Original : FR

1^{ère} session

Document de travail de l'OTIF

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.

Motivation des modifications proposée aux RU CUV
et au rapport explicatif des RU CIM

1. La présente modification des règles uniformes CUV vise à intégrer dans les règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV), les modifications qu'apporte au régime de responsabilité des entreprises de transport ferroviaires (EF) et des détenteurs la création de la fonction d'Entité chargée de l'entretien (ECE) dans le droit OTIF par l'article 15 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire (RU ATMF).

Les RU CUV sont l'une des bases juridiques principales du Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU). Les modifications apportées aux RU CUV ont donc vocation à servir de support à la mise en place par le secteur de dispositions plus détaillées, les modifications proposées se contentant de donner un cadre général.

Par ailleurs, contrairement au champ d'application des RU CUV qui est beaucoup plus large, les dispositions proposées ne s'appliquent qu'aux États parties aux Appendices F et G de la COTIF, au sens de l'article 2, lettre e) des RU ATMF (ci-après États parties), puisque l'obligation de recourir à une ECE n'est spécifiée qu'à l'article 15 des RU ATMF.

Dès lors, la présente modification prend la forme d'un nouvel article 11, avec une double limitation dans le champ d'application des RU CUV:

- il s'applique uniquement aux wagons ;
- il s'applique uniquement aux détenteurs et aux entreprises de transport ferroviaires des États parties.

2. La mise œuvre de la fonction d'ECE dans le droit OTIF s'appuie sur l'annexe A des RU ATMF sur la certification des entités en charge de l'entretien¹, qui transpose le règlement ECE² dans le droit OTIF.

La particularité du transport de marchandises est que les wagons sont le support d'un important trafic international dans lequel un détenteur (qui peut entre autres être une entreprise de transport ferroviaire ou une filiale de celle-ci) confie à une entreprise de transport ferroviaire l'exploitation de ses wagons. Les responsabilités spécifiques du détenteur doivent donc être particulièrement claires dans le droit OTIF, puisque c'est à ce dernier qu'incombe la relation directe avec l'ECE, soit qu'il décide lui-même d'être ECE, soit qu'il opte pour une solution de sous-traitance.

¹ Annexe A (A 94-30/1.2012) aux RU ATMF du 1er mai 2012 sur la certification et l'audit des ECE

² Règlement (UE) N° 445/2011 du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007

3. L'article 11 contient les dispositions suivantes :

- a) Le paragraphe 1 instaure le contrat d'utilisation des véhicules comme base pour la définition des responsabilités. Il dispose que ce dernier lie un détenteur de wagons – qui lui-même peut être une entreprise de transport ferroviaire – à une plusieurs entreprises de transport ferroviaire. Par ailleurs, il uniformise la définition du détenteur avec celle des RU ATMF, puisque dans le cas de cet article les RU ATMF s'appliquent pleinement et sont obligatoires.
- b) Le paragraphe 2 pose le principe de la responsabilité du détenteur quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité.

Par ailleurs, il fait le lien avec la notion d'ECE en explicitant l'obligation qui pèse sur le détenteur au titre de l'entretien, à savoir le fait de disposer pour chaque wagon d'une ECE certifiée. Le détenteur peut satisfaire cette obligation soit parce qu'il est lui-même sa propre ECE, soit en recourant à une ECE externe. Le contrat d'utilisation du véhicule fait donc peser sur le détenteur l'obligation de spécifier l'ECE et de garantir que celle-ci est certifiée en accord avec la réglementation en vigueur.

- c) Le paragraphe 3 fait porter sur le contrat d'utilisation (dans les faits le CUU) l'organisation des échanges d'information requis par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que le CUU, puisse permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs.

À ce titre, le contrat est la meilleure garantie que chaque acteur soit réellement impliqué dans le processus d'entretien.

- d) Le paragraphe 4 fait porter par le contrat entre le détenteur et le(s) entreprise(s) de transport ferroviaire l'obligation de fournir une information fiable sur l'ECE associée au wagon. Cela suppose que le contrat d'utilisation définisse à la fois l'obligation et les voies et moyens pour le détenteur de garantir à l'entreprise de transport ferroviaire l'accès à une information fiable sur la certification de l'ECE associée au wagon. De fait, c'est à l'entité qui exploite économiquement un wagon de faire en sorte que cette information qui est obligatoire pour qu'une entreprise de transport ferroviaire puisse prendre en charge le wagon soit à la fois disponible et fiable.

Bien évidemment, l'entreprise de transport ferroviaire doit utiliser le wagon dans le champ d'application du certificat et n'est pas relevée de cette responsabilité.

4. Lors de la 6^e session de la Commission d'experts techniques (Genève, 12 juin 2013) à l'occasion des discussions sur la version révisée de la PTU WAG une question sur l'Appendice I, 6^e point, qui prévoit que « L'entreprise ferroviaire exploitant le train doit veiller à ce que les véhicules pour le fret soient chargés de manière sûre et fiable et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours. » a été posée.

Il avait été reconnu la nécessité d'assurer la conformité avec l'article 13 des RU CIM, qui prévoit :

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Ces dispositions assurent un cadre clair de responsabilité entre l'expéditeur et le transporteur, qui permet de faire porter sur l'expéditeur les conséquences d'un chargement défectueux de sa part. Pour autant, l'étendu de cette responsabilité et son articulation avec l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de veiller à la circulation en sécurité du train n'est pas explicitée.

C'est au rapport explicatif relatif à l'article 13 des RU CIM qu'il convient de préciser cette articulation. Il est donc proposé d'ajouter à ce dernier un nouveau paragraphe 6 ainsi rédigé :

- « 6. Au § 2, la responsabilité de l'expéditeur au titre du chargement est de garantir que la sécurité de l'exploitation est assurée dans des conditions normales de transport. Pour sa part, l'entreprise ferroviaire doit être capable, grâce à son système de gestion de la sécurité, de s'assurer qu'elle est en mesure de détecter toute anomalie manifeste aux principes des directives de chargement. »

**Modifications apportées aux
Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire
(CUV - Appendice D à la Convention)**

NB : les modifications sont indiquées en gras.

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

- 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 ;
- b) « véhicule » désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction ;
- c) « détenteur » désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition ;
- 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** ;
- e) « gare d'attache » désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

**Article 3
Signes et inscriptions sur les véhicules**

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

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

- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache ;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4 **Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule**

§ 1 À moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5 **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6 **Présomption de perte d'un véhicule**

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

- § 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.
- § 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.
- § 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

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 du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.
- § 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8

Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

- § 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

- § 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.
- § 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10 **Autres actions**

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.
- § 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.
- § 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11

Dispositions applicables aux wagons des Etats parties au sens de l'article 2, lettre e) des RU ATMF

- § 1 **Le contrat visé à l'article premier lie un détenteur de wagons à une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire. Ce détenteur est inscrit en tant que tel dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 des RU ATMF.**
- § 2 **Au titre du contrat visé à l'article premier, la responsabilité de l'entretien du wagon incombe au détenteur qui s'assure que le wagon est maintenu conformément à la réglementation en vigueur par l'entité chargée de l'entretien jouissant d'une certification valide, soit en assurant lui-même la fonction d'ECE, soit en concluant un contrat avec une ECE externe.**
- § 3 **Le contrat visé à l'article premier spécifie l'ECE attachée au wagon. Il doit stipuler les obligations liées aux échanges d'informations entre l'entreprise de transport ferroviaire et l'ECE conformément à l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF sur la certification des entités en charge de l'entretien. Il doit également stipuler ces obligations en cas de recours à une entreprise de transport ferroviaire subrogée.**
- § 4 **Le contrat visé à l'article premier doit permettre à l'entreprise de transport ferroviaire de s'assurer que le wagon utilisé possède une ECE certifiée qui a la capacité de faire en sorte que tout wagon dont elle a la responsabilité de l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité. L'entreprise de transport ferroviaire doit s'assurer que l'utilisation du wagon entre dans le champ d'application du certificat.**

Article 12
For

- § 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 13
Prescription

- § 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.
- § 2 La prescription court :
- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4 ;
 - b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.