

**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  
Document de séance 1  
11.10.2013**

Original : FR

**1<sup>ère</sup> session**

Remarques de la CER sur le 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.

### Remarques sur le projet de CUV du 12.9.2013

C'est une bonne idée d'adapter les CUV en fonction des évolutions de la législation de l'UE et de l'OTIF et de l'introduction des ECE dans la directive 2004/49/CE et dans les ATMF.

Voici quelques commentaires et propositions devant être débattus.

1. Étant donné que la modification des CUV n'est pas (et ne doit pas être) une affaire fréquente, il serait utile de profiter de cette actualisation pour résoudre également d'autres problèmes, en plus des questions liées aux ECE.
2. Les CUV n'établissent pas clairement qui signe le contrat avec la ou les entreprises de transport ferroviaire (ci-après dénommées « RU ») :

- À l'art. 1<sup>er</sup>, on ne sait pas qui signe le contrat.
- L'art. 3 dit que « celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que [...] ». Il y a donc de nombreuses possibilités : s'agit-il du détenteur, de l'expéditeur qui a loué le véhicule au détenteur pour un mois ou un trajet, du locataire d'un véhicule qui n'est ni le détenteur ni l'expéditeur, d'une autre personne ?
- Aux art. 6 et 12, qui est l'« ayant droit » ? Qui lui donne ce droit ?
- Le détenteur n'intervient vraiment qu'à l'article 8 (en plus de la définition à l'article 2, lettre c)), dont la lettre b) indique avec justesse « l'entreprise de transport ferroviaire qui est le *partenaire contractuel du détenteur* ».

C'est tellement vrai que l'OTIF, dans sa proposition de nouvel art. 11, ressent le besoin d'écrire clairement au § 1 que c'est le détenteur qui signe le contrat visé à l'article premier, ce qui est tout à fait juste.

Par conséquent, cette clarification devrait être apportée dans l'intégralité des CUV.

3. Un détail à l'art. 2, lettre c) : la définition de détenteur n'est pas exactement la même que celle donnée par l'art. 2, lettre n) des ATMF !

- CUV : « 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* ;
- ATMF : « 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 comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;

La définition donnée par les ATMF est la plus récente mais elle est fautive ! Elle énonce que le détenteur utilise le véhicule alors que, dans les CUV, ce n'est pas le détenteur mais l'EF qui utilise le véhicule. Le terme « *dispose of* » n'est pas correct en anglais (= « se débarrasser de ») mais il faut choisir un autre mot que « *use* ». Dans la version française, le mot « utiliser » n'est pas correct non plus car c'est l'EF

qui « utilise » le véhicule, mais l'expression « il en ait le droit de disposition » est exacte.

4. Un détail : la lettre b) de l'art. 3, § 1, est étrange ; soit l'EF est le détenteur du véhicule, et elle est visée à la lettre a), soit l'EF n'est pas le détenteur, et si elle loue le véhicule pour une courte période, pourquoi rendre obligatoire l'inscription « *le cas échéant*, [de] l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé » ? Probablement une ancienne formulation qui a subsisté ?
5. L'art. 7 pose de nombreux problèmes pour les RU et devrait évoluer. Dans ses propositions d'amendements à la proposition CE sur la partie technique du « 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire », et en particulier pour la révision de la directive sur la sécurité, la CER a fortement fait pression pour que soient clarifiées les tâches et responsabilités de chacun des acteurs intervenant pour la sécurité des transports ferroviaires, en particulier les EF, détenteurs et ECE. La réunion du Conseil du 10 octobre 2013 a adopté une nouvelle version de l'art. 4 de la directive sur la sécurité, qui insiste sur les rôles d'autres acteurs dont les détenteurs et ECE. De nombreux amendements parlementaires vont dans le même sens.
6. L'art. 9, § 2, pourrait être compréhensible en termes de responsabilité civile, mais est étrange et dangereux en termes de responsabilité pénale. La raison en est que l'art. 3, § 1, lettre b), du règlement UE n° 1078/2012 dispose que « *Les entreprises ferroviaires [...] veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent règlement. À cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.* ».

Il faut établir clairement que les EF n'ont pas à contrôler les gestionnaires d'infrastructures sur les réseaux desquels elles exploitent les trains !

Un autre point devrait être étudié : l'étendue et les limites de responsabilité civile doivent être les mêmes pour le détenteur et l'EF en ce qui concerne les questions relatives aux GI et pour l'EF et le GI dans les CUI, dans la mesure où les dommages concernent le détenteur.

7. Dans le nouvel art. 11 :
  - Pourquoi ne parler que des wagons ? Selon l'art. 15, § 2, des ATMF, tout véhicule (donc également les locomotives, voitures, EAE et EAD) doit se voir attribué une ECE ! La seule spécificité des wagons est que leur ECE doit être certifiée selon le même article et paragraphe. Proposition : écrire un paragraphe commun à tous les types de véhicules + un paragraphe spécifique pour les exigences supplémentaires concernant les wagons.
  - La 2<sup>e</sup> phrase du § 1 est vague (étant donné que le détenteur doit être enregistré pour chaque véhicule) et inutile si la définition ATMF du détenteur est copiée avec les corrections proposées au § 3 de la présente note.

- Au § 2, il est étrange d'écrire que « la *responsabilité* de l'entretien du wagon incombe au détenteur » ! Cela est contraire à l'art. 15, § 2, des ATMF qui dispose que « L'ECM *garantit*, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. ». Les tâches (improprement appelées responsabilités) ne doivent pas être mélangées entre les différents acteurs. Deux solutions peuvent être étudiées en ce qui concerne la responsabilité civile :
  - soit se référer à l'art. 9 qui dispose que soit le détenteur est également l'ECE du véhicule concerné, soit l'ECE qu'il choisit est considérée comme l'une « des autres personnes au service desquelles [il recourt] », et dans ce cas la question de la responsabilité est résolue : vis-à-vis de l'EF, le détenteur est alors responsable pour lui-même et pour l'ECE (en anglais : « *liable* » et non « *responsible* ») ;
  - soit procéder comme ci-dessus mais en ajoutant également un article définissant les règles de responsabilité entre le détenteur et l'ECE. Cela serait plus complexe mais semblable à ce qui existe pour le GI : vis-à-vis du détenteur, l'art. 9, § 2, des CUV s'applique, mais les CUI s'appliquent entre le GI et l'EF.
- La première phrase du § 3 est étrange : l'ECE est indiquée dans le registre du véhicule (art. 15, § 2, des ATMF<sup>1</sup>) mais pas dans le contrat entre l'EF et le détenteur (par exemple CCU).
- Toutes les tâches du détenteur relatives à la sécurité doivent être listées. Quelques idées à ce sujet : Le détenteur demande l'enregistrement du véhicule dans le registre des véhicules et les modifications de la teneur du registre ; il choisit soit d'être l'ECE soit d'en désigner une et d'établir un contrat avec elle avant la mise en service du véhicule ; il exploite le véhicule conformément à ses caractéristiques et aux décisions de sécurité de l'ECE et des ANS/autorités compétentes. Il sert d'intermédiaire entre l'expéditeur ou le destinataire et l'ECE afin d'assurer qu'ils échangent les informations utiles à la sécurité.
- Il faut noter que l'échange d'informations utiles à la sécurité entre l'ECE et l'EF<sup>2</sup> est un problème complexe :
  - Selon la réglementation, l'EF connaît l'ECE grâce au registre des véhicules mais l'ECE ne sait souvent pas dans les trains de quelle EF les véhicules qu'elle entretient circulent ou circuleront. Le détenteur est lui-aussi souvent dans la même situation.
  - Lorsque plusieurs EF interviennent pour le même transport d'un point A à un point Z, qui fait quoi ? La phrase « Il doit également stipuler ces obligations en cas de recours à une entreprise de transport ferroviaire subrogée. » est très théorique.

---

1 « Une entité en charge de la maintenance est [...] enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. »

2 L'EF connaît l'ECE grâce au registre des véhicules mais l'ECE ne sait souvent pas dans les trains de quelle EF les véhicules qu'elle entretient circulent.

- C'est la raison pour laquelle le registre des véhicules est le seul moyen simple d'informer chaque EF concernée (qui peut le consulter). Évidemment, comme l'exige la CER, les registres doivent exister et être efficacement mis à jour et consultables par toute EF. Les contrats ne suffisent pas !
- Pour les wagons, on ne peut pas se fier aux ECM pour informer le détenteur que leur organisme de certification leur a retiré leur certification et au détenteur pour en informer les RU concernées. La méthode la plus sûre est : organisme de certification => ERA ou OTIF => mise à jour rapide du registre des véhicules. Il faut penser aux « brebis galeuses » !
- Le § 4 doit être modifié :
  - Le contrat n'est pas une façon correcte et suffisante de garantir à l'EF que l'ECE est certifiée ! C'est le rôle du registre des ECE certifiées et du registre des véhicules ! Ces registres doivent être listés dans ce paragraphe, en lien avec l'art. 13 des AMTF (en particulier son § 4). Voir également les § 5.8, 10.3 et 10.4 des « Règles uniformes établies en vertu de l'article 15, § 2 – Certification et audit des entités chargées de l'entretien (ECE) ».
  - La phrase « une ECE certifiée qui a la *capacité de faire* en sorte [...] » est étrange. L'art. 15, § 2, des ATMF dispose que « L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. ». Il vaudrait mieux utiliser une phrase comme celle du § 5.6 des RU susmentionnées.
  - Pourquoi ne parler que des EF ? Les gestionnaires d'infrastructures exploitent également des trains avec des wagons (voir § 2.3 des RU susmentionnées).