

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 3/3
10.03.2014**

Original : FR

3^e session

Proposition 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. En juillet 2013, le Secrétariat de l'OTIF a lancé des premières réflexions sur la nécessité de régler au niveau législatif, dans les RU CUV, les droits et obligations des parties au contrat d'utilisation de wagons en ce qui concerne l'entretien des wagons. Pour le Secrétariat, il s'agissait avant tout de clarifier le régime de responsabilité devant s'appliquer entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs sur cette question sensible.
2. À cet effet, le Secrétariat a constitué un groupe de travail « Révision des RU CUV », composé d'experts des États, des autorités nationales de sécurité et des parties prenantes, qui s'est réuni à deux reprises à Berne (17 octobre 2013 et 28 janvier 2014). Ce groupe de travail a, par ailleurs, étroitement collaboré avec le groupe de travail WG TECH, qui s'est réuni à Bonn, le 5 février 2014.
3. Compte tenu tant des discussions au sein du groupe de travail « Révision des RU CUV, que de celles au sein du WG TECH, le Secrétariat soumet la présente modification des règles uniformes CUV qui vise à intégrer les modifications qu'apporte aux obligations des entreprises de transport ferroviaire (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). En effet, les RU CUV peuvent être qualifiées de contrat type supplétif, c'est-à-dire que leurs dispositions s'appliquent aux contrats entre les parties sauf si ces dernières en disposent autrement. Dans les faits, quelques dispositions sont impératives, mais elles sont rares.

Les modifications apportées aux RU CUV concernant les ECE 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.

Dès lors, les présentes modifications prennent la forme d'une modification de l'article 9 (nouveaux §§ 3 à 5) qui s'appliqueront à l'ensemble des véhicules ainsi qu'aux détenteurs et aux entreprises de transport ferroviaire des États parties.

4. 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 chargées 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 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.

5. Les discussions menées lors de la réunion du groupe de travail « Révision des RU CUV » du 28 janvier 2014 ont conduit à demander l'avis du WG TECH sur l'inclusion éventuelle de l'ensemble des dispositions proposées par le Secrétariat dans les RU ATMF.

Le WG TECH s'est réuni le 5 février 2014 à Bonn et a conclu que la disposition relative à la responsabilité générale pour le détenteur de désigner une ECE relevait de l'article 15, § 1 des RU ATMF. La rédaction suivante a été retenue :

« Les véhicules ferroviaires doivent être dans un bon état de maintenance, de façon à satisfaire aux dispositions définies à l'article 7. L'état des véhicules ne doit d'aucune manière compromettre la sécurité opérationnelle ou nuire à l'infrastructure, à l'environnement ou à la santé publique lorsque ces véhicules circulent ou sont utilisés en trafic international. À cette fin, les véhicules ferroviaires doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance et y être soumis, conformément aux prescriptions du dossier de maintenance, dont la mise à jour incombe à l'entité en charge de l'entretien (ECE). **Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.** ».

Il est à noter que la Commission européenne a émis une réserve car cette rédaction n'est pas identique aux dispositions du droit de l'UE et notamment de la directive sécurité³.

Le Secrétariat considère néanmoins que cette rédaction de l'article 15, § 1 des RU ATMF pourrait être retenue, les autres dispositions proposées relevant de l'article 9 des RU CUV.

6. Les nouveaux § 3 à 5 de l'article 9 permettraient ainsi de garantir que :
- a) Au § 3, le détenteur assume ses obligations quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international en recourant à une ECE, qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire

1 Annexe A (A 94-30/1.2012) aux RU ATMF du 1^{er} 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 Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires

d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité ;

- b) Au § 5, le contrat d'utilisation (dans les faits le CUU pour les wagons) organise bien les 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. Cette disposition a un caractère supplétif afin de permettre, le cas échéant, au secteur de mettre en œuvre d'autres arrangements.

Enfin, le rapport explicatif devra indiquer que les échanges d'informations peuvent être prévus de manière directe ou indirecte (par l'intermédiaire du détenteur). Ce point doit être expliqué avec soin car aucun contrat direct n'existant entre l'entreprise ferroviaire et l'ECE, cet échange d'information central pour sécurité du transport résulte d'une chaîne contractuelle entre le contrat qui lie le détenteur à l'EF (le CUU pour les wagons) et le contrat qui lie le détenteur à l'ECE.

7. Par ailleurs, le projet de texte modifie la définition du détenteur pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE⁴, reprise dans les ATMF, tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV.

Elle ne lie toutefois pas la définition du détenteur à l'obligation d'être inscrit au registre des véhicules de l'article 13 des ATMF, de façon à ne pas restreindre la notion de détenteur aux seuls États parties.

Il convient également de noter, que le rapport explicatif permet de comprendre les différences de terminologie entre le français et l'allemand en ce qui concerne les termes génériques de « véhicule » et de « Wagen », qui n'existe avec cette acception que dans cette langue. Celui-ci explique en effet au point 2 de l'article 2 sur les définitions :

« Contrairement au terme générique allemand « Wagen », le termes générique français « véhicule » est plus large, dans la mesure où il inclut les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs et les fourgons et même des véhicules pourvus de moyens de traction. C'est pourquoi, la définition *exclut*, expressément, les *véhicules pourvus de moyens de traction* du terme générique français « véhicule ». »

Le Secrétariat propose de faire la même clarification pour le terme anglais « vehicle » et de ne pas modifier l'emploi du terme « Wagen » dans la version allemande des CUV, même si l'utilisation du terme « Fahrzeug » dans l'ensemble de la version allemande aurait eu l'avantage de rendre les différentes versions linguistiques parfaitement homogènes.

8. À l'occasion des discussions sur la version révisée de la PTU WAG, lors de la 6^e session de la Commission d'experts techniques (Genève, 12 juin 2013), une question a été posée 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. ».

4 Directive 2008/110/CE du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires

Il avait été reconnu la nécessité d'assurer la conformité avec l'article 13 des 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 chargeur, 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 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 en termes de chargement est de veiller à ce que ses activités ne compromettent pas la sécurité ferroviaire dans les conditions normales de transport. En remplissant ses obligations en matière de sécurité au titre des articles 6, § 2, et 15, § 3, de la version actuelle des ATMF ou du système de gestion de la sécurité en droit de l'UE), l'entreprise ferroviaire doit, quant à elle, s'assurer qu'elle est en mesure de détecter toute anomalie de chargement manifeste. »

**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 la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport ;**
- d) « 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 **L'entité chargée de l'entretien (ECE) est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt pour assurer l'état de marche sécurisé du véhicule.**
- § 4 **Sauf convention contraire entre les parties au contrat, le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.**
- § 5 Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 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

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 12

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.