

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/7 Add.1
15.04.2014**

Original : FR

25^e session

Révision partielle de l'Appendice D (RU CUV)

Document explicatif et suggestions d'ajout au rapport explicatif

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.

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

Introduction

Ce document a pour but de fournir des explications sur les propositions de modification des Règles uniformes CUV, à la Commission de révision lors de sa 25^e session, soit pour décision (article 2 des RU CUV), soit pour examen avant de les soumettre pour décision à l'Assemblée générale.

Il a également pour but de présenter les modifications à apporter au rapport explicatif au sujet de ces dispositions.

En effet, conformément à l'article 33, § 4, lettre d) de la COTIF, la Commission de révision est compétente pour modifier les RU CUV à l'exception des articles 1^{er}, 4, 5 et 7 à 12. En revanche, l'Assemblée générale est compétente de modifier tous les autres articles des RU CUV.

Remarques générales

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 trois reprises à Berne (17 octobre 2013, 28 janvier 2014 et 9 avril 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 et 4) 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, d'une part, 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 et, d'autre part, que la Commission d'experts techniques devra, lors de sa 7^e session (Berne 4 et 5 juin 2014) approuver la rédaction de l'article 15, § 1 des RU ATMF dans les trois langues de travail.

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.

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

Motivation des modifications article par article

Article 2 Définitions

Motifs de la modification proposée :

La modification proposée à l'article 2, lettre c) a pour objet de 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.

Si la définition du terme de « détenteur » proposée à l'article 2, lettre c) des RU CUV reflète bien les discussions au sein du Groupe de travail « Révision des RU CUV », il convient toutefois de noter que cette définition n'a pas fait l'objet d'un consensus et que l'Allemagne a émis une réserve au sujet de la suppression des termes « de manière durable ».

Modification proposée du Rapport explicatif :

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. 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.

Il est proposé de modifier le paragraphe 2 comme suit :

- « 2. Contrairement au terme générique allemand « Wagen », les termes génériques français « véhicule » **et anglais « vehicle » est plus larges**, dans la mesure où ils incluent 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 » **et du terme générique anglais « vehicle ».**

Il est proposé de modifier le paragraphe 3 comme suit :

- « 3. Lors de sa 20^{ème} session, la Commission de révision a introduit une définition du terme « détenteur ». Ce terme se base sur l'institution de droit bien connue et familière en transport routier. Le détenteur n'est pas forcément le propriétaire au sens du droit civil. Cette définition correspond à celle de l'article 2, lettre e) des RU ATMF. **Lors de sa 25e session (Berne, 25-27.6.2014), la Commission de révision a modifié la définition du terme « détenteur » pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE⁵, reprise dans les ATMF lors de la 24e session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV. »**

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

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

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

Motifs de la modification proposée :

Le nouveau paragraphe 3 proposé permettrait de garantir que :

- a) À l'alinéa 1, 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 d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité. Le Groupe de travail « Révision des RU CUV » a renoncé à définir la notion de « ECE » dans l'article 2. La majorité des délégations présentes s'est en revanche prononcée pour un renvoi à l'article 15, § 2 des RU ATMF, cette disposition décrivant précisément le rôle et les fonctions de l'ECE.
- b) À l'alinéa 2, le contrat d'utilisation organise bien les échanges d'informations requis par l'article 15, § 3 des RU ATMF et par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que les RU CUV puissent permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs soit dans le cadre de contrats bilatéraux soit dans le cadre de contrats multilatéraux comme le CUU pour les wagons.

Si la rédaction du nouveau paragraphe 3 proposée à l'article 9 des RU CUV reflète bien les discussions au sein du Groupe de travail « Révision des RU CUV », il convient toutefois de noter que cette disposition n'a pas fait l'objet d'un consensus et que l'Allemagne et l'UIP ont émis une réserve au sujet de cette nouvelle disposition.

Modification proposée du Rapport explicatif :

Il est proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 8 rédigé comme suit :

- « 8 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.

En effet, 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'entretien⁶, qui transpose le règlement ECE⁷ dans le droit OTIF.

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.

le nouveau paragraphe 3 de l'article 9 a ainsi pour objet de garantir

- a) À l'alinéa 1, 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,

⁶ Annexe A (A 94-30/1.2012) aux RU ATMF du 1^{er} mai 2012 sur la certification et l'audit des ECE

⁷ 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

qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité. Le Groupe de travail « Révision des RU CUV » a renoncé à définir la notion de « ECE » dans l'article 2. La majorité des délégations présentes s'est en revanche prononcée pour un renvoi à l'article 15, § 2 des RU ATMF, cette disposition décrivant précisément le rôle et les fonctions de l'ECE.

- b) À l'alinéa 2, le contrat d'utilisation organise bien les échanges d'informations requis par l'article 15, § 3 des RU ATMF et par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que les RU CUV puissent permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs soit dans le cadre de contrats bilatéraux soit dans le cadre de contrats multilatéraux comme le CUU pour les wagons. »