



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**AG 12/13 Add. 7  
21.04.2015**

Original: FR

## **RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ**

---

**RU CUV**

## Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)

### Rapport explicatif<sup>1</sup>

#### Généralités

#### Genèse

1. Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993 relative aux conséquences de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 pour le droit du transport international ferroviaire, le Secrétariat<sup>2</sup> a attiré l'attention sur le fait que :
  - dans le trafic ferroviaire apparaîtra un nouveau type de relations en ce qui concerne la coopération des titulaires de wagons de particuliers (wagons P) avec les entreprises de transport ferroviaire (ch. 7) et les gestionnaires d'infrastructure (ch. 8),
  - le monopole d'exploitation ferroviaire tel qu'il existait se réduira à un monopole des gestionnaires d'infrastructure (ch. 9),
  - la notion de « chemin de fer » prendra un sens différent (ch. 11, 19 et 28).
2. Dans l'annexe 3 à la lettre circulaire du 3 janvier 1994, le Secrétariat demanda aux États membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées si des dispositions plus détaillées concernant l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs en trafic international ferroviaire étaient nécessaires dans le cadre de la COTIF ou des Règles uniformes CIM (RU CIM) et de leurs annexes.
3. Cette question avait été posée en considération du fait que le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP – annexe II des RU CIM 1980) présupposait que les wagons P fussent immatriculés auprès d'un chemin de fer soumis – par inscription des lignes – aux RU CIM (art. 2 RIP), mais qu'il ne réglait pas les conditions d'immatriculation. Conformément à l'article 2 du RIP, l'immatriculation par un « chemin de fer CIM » implique l'admission au trafic international sur d'autres chemins de fer, dont les lignes sont également soumises aux RU CIM. Dans le système des chemins de fer intégrés (« monolithiques »), il n'était pas nécessaire de différencier clairement entre l'admission au trafic, d'une part, et l'immatriculation dans le parc de wagons d'un chemin de fer, d'autre part. Ces deux fonctions étaient assumées par un chemin de fer étatique ou à concession étatique. Or, il est interdit, selon le droit de la concurrence de la Communauté européenne (CE), devenue l'UE, de conférer à une entreprise ou une association d'entreprises le droit d'agréer le matériel et de décider ainsi de l'accès au marché

---

1 Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux des RU CUV. Les renvois aux procès-verbaux de session sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

2 Autrefois : « Office central ».

d'autres entreprises avec lesquelles elle se trouve en concurrence (v. Rapport explicatif relatif au projet CIM du 5 mai 1995, publié dans le Bulletin 1995, p. 118-146).

4. La majorité des États ayant répondu à l'enquête mentionnée ci-dessus a considéré, contrairement à l'Union internationale des wagons privés (UIP) et à d'autres associations d'usagers, que des dispositions plus détaillées relatives à l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs en trafic international ferroviaire n'étaient pas nécessaires dans un premier temps (v. résumé des réponses au catalogue de questions concernant la révision de la COTIF, Bulletin 1994, p. 130/131).
5. Par lettre circulaire du 8 juin 1995, le Secrétariat a transmis aux États membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées une note de l'UIP, accompagnée du projet d'un règlement relatif à l'utilisation de wagons de particuliers en trafic ferroviaire. L'écho, certes faible, à ces propositions de l'UIP portant sur la révision du droit des wagons de particuliers, était cependant favorable dans la majorité des cas.
6. La 2<sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts du Comité international des transports ferroviaires (CIT) (21-23.11.1995) a également traité ce problème et est parvenue aux conclusions suivantes :
  - « Le RIP doit être remplacé par un droit général des wagons. Ce n'est qu'au cours des travaux que l'on pourra déterminer à quel endroit il devrait être placé.
  - Il faut clairement distinguer entre l'admission technique et l'immatriculation des wagons.
  - Les chemins de fer ont besoin de règles juridiques aussi bien pour le transport que pour l'admission technique des wagons.
  - Les règles de transport jugées nécessaires, devraient assurer aux parties contractantes une autonomie aussi vaste que possible. Dans ce sens, il ne faudrait p. ex. plus reprendre l'article 2 du RIP dans un futur droit des wagons.
  - Les chemins de fer sont conscients qu'il faut créer, dans l'intérêt de toutes les parties au droit général des wagons, des bases juridiques durables et sûres, afin de permettre une politique commerciale couronnée de succès. »

### **Les projets de l'Office central du 4 avril 1996**

7. Le Secrétariat a poursuivi ses travaux préparatoires sur la base des prises de position mentionnées aux chiffres 5 et 6. À cet effet, un certain nombre d'experts a été consulté. Le Secrétariat est arrivé à la conclusion qu'un nouveau droit des wagons devrait se limiter au trafic international. Chaque État serait cependant libre de décider jusqu'à quel point il souhaite aligner ses prescriptions pour le trafic intérieur sur les futures Règles uniformes internationales applicables en trafic international.

8. Il a paru nécessaire de régler les quatre domaines suivants :
- admission technique de véhicules ferroviaires,
  - utilisation réciproque de wagons/voitures,
  - immatriculation de wagons,
  - dispositions particulières du droit de transport relatives au transport de wagons et de grands conteneurs.
9. Le domaine « admission technique » ainsi que les domaines « utilisation réciproque de wagons/voitures » et « immatriculation des wagons » ne dépendent pas de la conclusion d'un contrat de transport conformément aux RU CIM. Ils devraient par conséquent constituer des appendices indépendants à la COTIF. Les dispositions particulières du droit de transport devraient être directement intégrées dans les RU CIM en tant que chapitre IV *bis*.
10. Tout en sauvegardant l'autonomie des parties au contrat, le projet de le Secrétariat concernant « l'utilisation réciproque des véhicules » et « l'immatriculation des wagons » (Bulletin 1996, p. 106) avait prévu des règles uniformes pour :
- l'utilisation des véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire, à savoir les véhicules dits jusqu'alors wagons-réseaux dont l'utilisation réciproque était réglée par les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international,
  - l'institution éprouvée que sont les « contrats d'immatriculation », c'est-à-dire les wagons appelés jusqu'ici wagons de particuliers.

Le projet du Secrétariat ne réglait pas, au niveau international, d'autres contrats concernant le droit de disposer des wagons/voitures ferroviaires (p. ex. location, leasing, contrat concernant l'utilisation dans des cas d'espèces) qui devaient rester soumis au droit national.

11. Le projet d'un nouveau chapitre IV *bis* des RU CIM (Dispositions particulières pour le transport) réglait le cas où une marchandise « particulière », à savoir des véhicules roulant sur leurs propres roues, était remise au transport. Le projet prévoyait en outre des dispositions particulières de transport lorsque de grands conteneurs étaient remis au transport et que leur caractère de *moyens* de transport justifiait de telles dispositions particulières (cf. le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs – RICo, annexe III des RU CIM 1980).

### **Le résultat des travaux de la révision de 1999**

12. La Commission de révision (8<sup>e</sup> session, 11-15.11.1996) a examiné le projet du 4 avril 1996 de « Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (UIV) ».

13. Étant donné que seulement 17 États membres étaient représentés, le quorum nécessaire (20 des 39 États membres) n'était pas atteint et la Commission de révision n'était donc pas habilitée à prendre des décisions conformément à l'article 8, § 2, de la COTIF 1980.
14. Contrairement à ce qui avait été prévu dans les projets du Secrétariat, la majorité des États membres représentés a suivi la suggestion de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du CIT de renoncer à réglementer le « contrat d'immatriculation » en tant que type de contrat particulier. Le contrat d'utilisation devait plutôt être réglé de manière si générale que les mêmes dispositions seraient applicables à tous les contrats concernant l'utilisation de wagons/voitures (= contrat d'utilisation au sens large), c'est-à-dire qu'elles s'appliqueraient à l'utilisation :
- de véhicules intégrés en tant que « wagons/voitures-réseaux » dans le parc des véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire,
  - de wagons qui ne sont pas des wagons-réseaux et qui sont intégrés dans le parc de wagons d'une entreprise de transport ferroviaire (alors wagons P),
  - d'autres wagons/voitures .

Les Règles uniformes à créer devaient se limiter essentiellement aux questions de responsabilité, de prescription et de for.

15. Les États membres représentés n'ont pu se mettre d'accord sur le point de savoir s'il fallait chercher une solution basée exclusivement sur une responsabilité contractuelle ou s'il était préférable de créer directement par la loi, d'une part, des actions en dommages-intérêts du « détenteur » (« ayant droit au wagon ») contre l'entreprise de transport ferroviaire utilisant le wagon au moment du fait dommageable et, d'autre part, des actions en dommages-intérêts de l'entreprise de transport ferroviaire utilisant le wagon/véhicule au moment du fait dommageable contre le « détenteur ».
16. La grande majorité des délégués présents était d'avis qu'il fallait un « délai de réflexion ». Par conséquent, les délibérations n'ont été poursuivies qu'à la 12<sup>e</sup> session de la Commission de révision (5-7.5.1997).
17. Compte tenu des résultats de la 8<sup>e</sup> session de la Commission de révision, le Secrétariat avait préparé de nouveaux projets de textes, auxquels étaient jointes des représentations graphiques afin de rendre plus compréhensibles les problèmes juridiques qu'il convenait de résoudre (v. le Rapport explicatif, Bulletin 1997, p. 98).
18. Étant donné que seulement 19 États membres étaient représentés, le quorum nécessaire (20 des 39 États membres) n'était de nouveau pas atteint à la 12<sup>e</sup> session. La Commission de révision n'était donc, à nouveau, pas habilitée à prendre des décisions. Elle a néanmoins décidé de terminer la première lecture des textes à titre indicatif (v. par ailleurs ch. 29).
19. La majorité des États membres représentés s'est prononcée en faveur d'une solution basée sur une responsabilité contractuelle, prévoyant la possibilité d'une subrogation mais uniquement à condition que le contrat concernant l'utilisation des véhicules

prévoit expressément que l'entreprise de transport ferroviaire *est autorisée* à confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour son utilisation en tant que moyen de transport. Subrogation signifie que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir qu'une autre personne leur est substituée en ce qui concerne les droits et obligations découlant du contrat (v. les remarques relatives à l'art. 8).

20. Pour ce qui est du nouveau chapitre IV *bis* des RU CIM concernant des dispositions particulières pour le transport des wagons et des grands conteneurs, aucun des États membres représentés n'a jugé nécessaire, dans un premier temps, de créer de telles dispositions (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 38-40).
21. Les RU CIM 1980, tout comme les RU CIM 1999, n'excluent pas que des véhicules roulant sur leurs propres roues, vides ou chargés, fassent l'objet d'un contrat de transport (v. également l'art. 5, § 1, lettre b), CIM 1980). Étant donné que les RU CIM 1999 ne prévoient plus d'obligation de transporter, chaque entreprise de transport ferroviaire est libre de conclure un tel contrat ou non. Lors du transfert des voitures pour voyageurs ou des wagons de marchandises sortant de l'usine, il ne s'agit en aucun cas d'un contrat d'utilisation, puisque dans ce cas les voitures/wagons ne sont pas un moyen de transport, mais l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transferts des wagons vides, indépendamment du fait que ces transports soient effectués dans le cadre d'un contrat de transport ou non.
22. La responsabilité en vertu des RU CIM est cependant plus stricte que celle en vertu des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV) : conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit – comme selon l'article 36 des RU CIM 1980 – d'une responsabilité causale stricte prévoyant des causes d'exonération. L'article 4 des RU CUV prévoit, par contre, une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve.
23. C'est pourquoi, à l'occasion de la 16<sup>e</sup> session (23-27.3.1998), la Commission de révision a introduit dans les RU CIM des dispositions particulières concernant, d'une part, la responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et ayant été remis au transport, et d'autre part, l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces (v. les remarques relatives à l'art. 24, à l'art. 30, § 3, et à l'art. 32, § 3, CIM).
24. La Commission de révision a, par ailleurs, décidé à sa 16<sup>e</sup> session, d'introduire les dispositions identiques des appendices en tant que dispositions communes dans la Convention même (procès-verbal p. 7, 12 et 15). Par conséquent, la disposition relative au droit national applicable figure à l'article 8 de la COTIF (procès-verbal de la 19<sup>e</sup> session, p. 13/14).
25. À l'instar de l'article 3 du RIP, le projet de RU UIV du Secrétariat du 4 avril 1996 avait prévu, à l'origine à l'article 4, trois conditions à l'utilisation de véhicules, à savoir :
  - l'admission technique,

- l'aptitude du véhicule à circuler,
  - le principe selon lequel un véhicule ne peut être utilisé que dans le but pour lequel il a été admis.
26. L'admission technique même n'est pas à régler dans les contrats d'utilisation ou dans les RU CUV, mais dans d'autres dispositions (cf. le premier projet du Secrétariat du 1.7.1997 en ce qui concerne les Règles uniformes relatives à l'admission technique de véhicules ferroviaires – ATV – et les remarques explicatives y relatives, annexes 1 et 2 à la lettre circulaire du 31 janvier 1997, ainsi que les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international – RU ATMF – adoptées en 2<sup>e</sup> lecture par la Commission de révision). C'est la raison pour laquelle l'admission technique n'est, à l'instar de l'article 2 du RIP, que présumée.
27. Les dispositions de droit public, comme p. ex. celles concernant l'admission au trafic ou la sécurité du trafic, sont contraignantes, indépendamment des conventions des parties au contrat en ce qui concerne l'utilisation du véhicule. Les conséquences juridiques du non respect des conditions prévues à l'article 4 du premier projet de texte en ce qui concerne l'utilisation d'un véhicule ne peuvent pas être réglées de manière uniforme dans les RU CUV. Elles sont régies par le droit national, puisque non seulement des conséquences en matière de responsabilité, mais aussi des sanctions émanant d'autorités administratives, ou même des conséquences pénales sont envisageables. C'est pourquoi la majorité des États membres représentés au sein de la Commission de révision s'est prononcée, lors d'un vote indicatif, en faveur d'une suppression de l'article 4 du projet (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 10).
28. Par ailleurs, la majorité des États membres représentés au sein de la Commission de révision a considéré qu'il était inutile de prévoir, à l'instar de l'article 20 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI), la possibilité de convenir d'accords-litiges. Les possibilités existantes, notamment en vertu de l'article 4, § 5, de l'article 6, § 4, et de l'article 7, § 2, ont été jugées suffisantes (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 34).
29. À sa 20<sup>e</sup> session (1.9.1998), la Commission de révision a, pour l'essentiel, confirmé en deuxième lecture les textes adoptés à titre indicatif par les 8<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> sessions et adopté les RU CUV avec le quorum nécessaire.
30. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté à l'unanimité et sans modification les textes décidés par la Commission de révision (procès-verbal, p. 173).

### **Révision partielle des RU CUV**

31. 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.

32. 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).

Le Secrétariat a notamment proposé à ce Groupe de travail de modifier la définition du détenteur (art. 2, lettre c) pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE, reprise dans les RU ATMF.

33. À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a adopté la modification de l'article 2, lettre c), des RU CUV.

### **En particulier**

#### **Article premier Champ d'application**

1. Cette disposition définit le champ d'application de manière suffisamment large pour que soient inclus tous les contrats qui ont pour objet l'utilisation des voitures/wagons ferroviaires (tous les types mentionnés au ch. 14 des Généralités) en tant que moyen de transport.
2. Le fait que l'on renonce à différencier selon les types de contrats usuels entraîne un manque de précision. Le contrat « d'immatriculation » classique n'est plus délimité en tant que contrat particulier, puisque notamment l'utilisation, en tant que moyen de transport, conformément aux *instructions du titulaire*, et le transport des wagons vides ou chargés, conformément aux *instructions du titulaire*, ne sont plus prévus en tant qu'éléments constitutifs. Les parties devront convenir, dans le « contrat d'utilisation », des droits et obligations dans ce domaine.
3. L'affectation du véhicule, c'est-à-dire son utilisation en tant que *moyen* de transport et non sa qualification en tant que marchandise à transporter, est un élément typique du contrat d'utilisation ; il est essentiel pour le différencier du contrat de transport.
4. À l'origine, les RU CUV ne devaient pas régler d'autres types de contrat, comme p. ex. le contrat de location, de leasing ou d'affrètement. Compte tenu du libellé très général de l'article premier, d'autres contrats, comme p. ex. celui relatif à la location ou au leasing d'un véhicule, peuvent être soumis aux RU CUV, à moins que les parties n'expriment clairement leur volonté lors de la conclusion d'un contrat de location ou de leasing de conclure un tel contrat et non pas un contrat d'utilisation au sens des RU CUV.
5. L'article premier précise en outre que des contrats d'utilisation peuvent être conclus non seulement entre deux parties, mais également entre plusieurs parties, comme c'est le cas pour le contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), élaboré par l'ERFA, l'UIC et l'UIP (v. Bulletin 2005, p. 68 et suiv.). Par contre, on a renoncé à mentionner le critère de l'utilisation réciproque, qui est en règle générale un élément



typique de ces contrats, afin de ne pas trop limiter le champ d'application des RU CUV (procès-verbal de la 8<sup>e</sup> session, p. 12).

6. L'article premier n'inclut pas les contrats d'utilisation qui ont pour seul but l'utilisation en tant que moyen de transport pour le trafic interne. Les États membres restent cependant libres d'aligner leur réglementation nationale sur les RU CUV ou de les reprendre dans leur droit national.

## **Article 2** **Définitions**

1. Eu égard à la séparation entre infrastructure et activité de transport, le terme « entreprise de transport ferroviaire » a été défini. L'autorisation à transporter des marchandises ou des personnes et le fait de disposer des moyens de traction sont des caractéristiques essentielles d'une entreprise de transport ferroviaire, qui la différencient du gestionnaire de l'infrastructure et également des sociétés de location des wagons.
2. Contrairement au terme générique allemand « Wagen », les termes génériques français « véhicule » et anglais « vehicle » sont 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 ».
3. À sa 20<sup>e</sup> 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 correspondait initialement à celle de l'article 2, lettre e), des RU ATMF, devenu depuis l'article 2, lettre n) des RU ATMF. À sa 25<sup>e</sup> session (Berne, 25-26.6.2014), 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/CE<sup>3</sup>, reprise dans les ATMF lors de la 24<sup>e</sup> session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV. Il convient toutefois de noter que cette nouvelle définition n'a pas fait l'objet d'un consensus, l'Allemagne, notamment, ayant critiqué la suppression de la locution « de manière durable » (v. procès-verbal de la 25<sup>e</sup> session).
4. La définition du « contrat d'utilisation », élaborée lors de la 8<sup>e</sup> session de la Commission de révision (procès-verbal, p. 24) comportait des éléments qui finalement définissaient le champ d'application des RU CUV. Ces éléments ont été transférés à l'article premier, de sorte qu'une définition du contrat d'utilisation est devenue superflue à l'article 2.

---

<sup>3</sup>

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

### **Article 3**

#### **Signes et inscriptions sur les véhicules**

1. Il faut différencier entre les inscriptions qui sont rendues obligatoires par des dispositions de droit public, p. ex. par les prescriptions concernant l'admission technique, et des inscriptions qui sont convenues entre les parties au contrat d'utilisation. Dans le cadre des RU CUV, il est important de spécifier à qui incombe l'obligation de garantir que les inscriptions nécessaires sont apposées sur le véhicule. Il est en outre utile de préciser que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir d'autres inscriptions, étant entendu qu'elles doivent respecter, le cas échéant, les limitations imposées par le droit public. En ce qui concerne les inscriptions et signes prescrits par le droit public, voir l'article 14 des RU ATMF.
2. La majorité des États membres représentés dans la Commission de révision a jugé nécessaire d'inscrire sur le véhicule l'indication du détenteur (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 2<sup>e</sup> séance, p. 4/5). Le détenteur exploite le véhicule en tant que moyen de transport, tandis que ses partenaires contractuels peuvent changer fréquemment.
3. Les inscriptions prévues impérativement par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ne sont pas mentionnées à l'article 3, puisqu'elles ne trouvent pas leur fondement dans le contrat d'utilisation, mais sont imposées par les prescriptions du RID.
4. L'inscription de la gare d'attache n'est pas obligatoire, étant donné qu'il est concevable qu'il ne sera plus forcément nécessaire de convenir d'une telle gare, notamment dans le cas des véhicules, qui ne sont pas intégrés dans le parc de véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire.
5. Le § 2 sert à clarifier que des moyens d'identification électronique peuvent être utilisés pour faciliter l'identification automatique des véhicules.

### **Article 4**

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

1. La responsabilité est conçue en tant que responsabilité pour faute présumée, laissant la possibilité d'une preuve contraire, et s'inspire du système de responsabilité en vigueur en cas de perte ou d'avarie d'un wagon P remis au transport (art. 12, § 1, RIP). Les règlements RIV et RIC prévoyaient un autre système de responsabilité.
2. L'indemnité est limitée à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. Il n'est cependant pas possible de constater dans tous les cas le jour ou le lieu de la perte. À sa 22<sup>e</sup> session (1-4.2.1999), la Commission de révision a donc ajouté une disposition selon laquelle, dans un tel cas, le jour et le lieu où le véhicule a été confié pour utilisation sont à prendre en considération (procès-verbal p. 69/70).
3. Le § 5 prévoit la possibilité que les parties au contrat peuvent convenir d'un autre système de responsabilité. Cela permettrait aux entreprises de transport ferroviaire de maintenir leurs réglementations contractuelles en vigueur. Elles pourraient p. ex. convenir d'une responsabilité indépendante d'une faute en cas d'avarie grave, avec

obligation de céder des droits aux dommages-intérêts à l'égard des tiers, tel que cela était prévu au chiffre 19 du RIV et au chiffre 20 du RIC.

4. Il ressort déjà du champ d'application défini à l'article premier, qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle et que, par conséquent, sur la base du contrat d'utilisation, l'entreprise de transport ferroviaire répond à son partenaire contractuel, mais non à des tiers. Le répéter dans le texte n'est pas seulement superflu, mais également inapproprié vu le libellé des RU CIM. Un texte qui maintient le parallélisme rédactionnel avec l'article 36 des RU CIM 1980 et l'article 23 des RU CIM 1999 a par conséquent été choisi. Voir en outre les remarques relatives à l'article 10.
5. Tandis qu'en cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle, en cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée aux frais de remise en état (§ 3 et 4). Les dommages dits pécuniaires, notamment une perte de gain (*lucrum cessans*), ne sont pas indemnisés. Les parties au contrat peuvent cependant convenir de dispositions dérogatoires, en vertu du § 5, ce qui permet de continuer la pratique suivie jusque là d'une indemnité pour perte d'usage, prévue p. ex. au chiffre 20.4 de la fiche UIC 433 pour les wagons P.

#### **Article 5**

#### **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

1. Étant donné que l'article 4, § 3 et 4, prévoit légalement une limitation de responsabilité, mais seulement en tant que droit dispositif, la suppression de cette limitation de responsabilité a été prévue en cas de faute qualifiée, à l'instar de l'article 44 des RU CIM 1980 et de l'article 36 des RU CIM (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 15).
2. Cette disposition est contraignante, de sorte que des conventions dérogatoires entre les parties au contrat ne sont pas admises. Bien que l'on puisse supposer qu'en pratique de tels cas ne se présenteront quasiment jamais, cette protection du partenaire contractuel, en cas de faute qualifiée, paraît indiquée du point de vue juridico-politique.

#### **Article 6**

#### **Présomption de perte d'un véhicule**

1. Le délai à l'expiration duquel un véhicule pouvait être considéré comme perdu était réglé de manière très différente (3 mois pour les wagons P, conformément à l'art. 13, RIP ; 12 mois pour les voitures-réseaux, conformément au ch. 19 RIC ; 18 mois pour les wagons- réseaux conformément au ch. 18, RIV). La disposition concernant le délai uniforme de trois mois (§ 1) est de nature dispositives, permettant ainsi de maintenir la réglementation en vigueur pour les voitures/wagons dits réseaux (§ 4). Une réglementation légale subsidiaire prévoyant un délai court, pour tous les véhicules, paraît utile et justifiée de nos jours.
2. La majorité des États membres représentés a souhaité régler le cas où un véhicule présumé perdu est retrouvé. Les dispositions de l'article 13 du RIP ont été à l'article

6 et complétées pour le cas où la restitution du véhicule n'est pas demandée ou le cas où le véhicule est retrouvé plus d'une année après le paiement de l'indemnité (§ 3). L'article 29, § 4, des RU CIM a servi de modèle au § 3. Cette disposition est également de caractère dispositif (§ 4).

3. L'« ayant droit » au sens de cet article est celui qui a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport sur la base d'un contrat conformément à l'article premier.

### **Article 7**

#### **Responsabilité des dommages causés par un véhicule**

1. À la 8<sup>e</sup> session de la Commission de révision, la majorité des États représentés a adopté la solution selon laquelle le « détenteur » du véhicule répond des dommages causés par le véhicule, à moins qu'il ne prouve que le dommage n'a pas été causé par sa faute (procès-verbal de la 8<sup>e</sup> session, p. 44).
2. Lorsque le contrat d'utilisation 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 et lorsqu'il en est fait usage, l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule n'est pas nécessairement le partenaire contractuel du détenteur, c'est-à-dire de la partie contractuelle au premier contrat d'utilisation. Une responsabilité directe du détenteur envers une telle entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule au moment de l'événement dommageable ne serait plus une responsabilité sur une base purement contractuelle, mais une telle responsabilité devrait plutôt se baser directement sur les dispositions légales des RU CUV (procès-verbal de la 8<sup>e</sup> session, p. 44 et 46/47). Sinon, la responsabilité serait délictuelle ou quasi-délictuelle conformément au droit national.
3. À la 12<sup>e</sup> session de la Commission de révision, une majorité des États représentés s'est prononcée en faveur d'une responsabilité basée uniquement sur le contrat. En convenant d'une subrogation, les parties au contrat d'utilisation peuvent obtenir que le détenteur soit substitué à l'entreprise de transport ferroviaire qui a repris le véhicule pour utilisation et qui, par la suite, a confié le véhicule à une autre entreprise de transport ferroviaire pour utilisation. On peut ainsi obtenir que cette dernière entreprise de transport ferroviaire soit à considérer comme partenaire contractuel du détenteur (v. aussi les remarques relatives à l'art. 9).
4. Il ressort déjà du champ d'application conformément à l'article premier qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 4). La responsabilité envers des tiers qui n'ont aucun lien économique, en ce qui concerne le contrat, avec les parties au contrat d'utilisation est réglée par le droit national (v. aussi ch. 2 des remarques relatives à l'art. 10).
5. Étant donné que les dommages causés par un véhicule peuvent être sensiblement plus élevés que les dommages dus à la perte ou à l'avarie d'un véhicule ou de ses accessoires, cette disposition ne peut pas être conçue simplement à l'instar de l'article 4. Il n'est notamment pas acceptable de limiter les dommages-intérêts aux seuls dommages matériels. Contrairement à la situation en cas de perte et d'avarie du

véhicule ou de ses accessoires, des dommages corporels entrent également en ligne de compte. Tandis que dans le cas de l'article 4, les dommages dits (purement) pécuniaires sont limités en principe à une perte d'usage, les dommages matériels causés par les véhicules peuvent, quant à eux, être sensiblement plus élevés, notamment lors de dommages à l'infrastructure et à des tiers, dommages pour lesquels l'entreprise ferroviaire de transport utilisatrice répond (p. ex. dommages à l'environnement).

6. Du point de vue historique, les actions du chemin de fer contre les titulaires pour des dommages causés par les véhicules en cours de transport étaient réglées par le contrat d'immatriculation conformément à l'article 12, § 6, du RIP. Conformément au chiffre 22 de la fiche UIC 433, la responsabilité du titulaire était différente si le dommage était ou non causé par un organe d'infrastructure (du véhicule) intéressant la sécurité de l'exploitation. Le titulaire ne répondait des dommages qui étaient causés par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation que si l'entreprise ferroviaire prouvait que le dommage ne résultait pas d'une faute causée par elle. Dans tous les autres cas, le titulaire devait prouver que le dommage était imputable à une faute du chemin de fer afin de pouvoir se libérer de sa responsabilité. Les États membres représentés à la 12<sup>e</sup> session de la Commission de révision se sont prononcés en faveur d'une solution qui prévoit comme modèle légal une responsabilité pour faute, mais sans limitation des dommages-intérêts (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 20).
7. Conformément au § 2, les dispositions du § 1 ont un caractère de droit dispositif. Par conséquent, la pratique suivie jusque là des contrats d'immatriculation, conformément à la fiche UIC 433 et à l'accord dit de garantie, pouvait continuer à s'appliquer lorsque les parties au contrat d'utilisation en convenaient ainsi. La réglementation prévue autrefois au chiffre 68 du RIV et au chiffre 21 du RIC, conformément à laquelle les entreprises de transport ferroviaire supportent elles-mêmes les dommages causés par les véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire, peut être également maintenue par une convention, conformément au § 2. Une telle réglementation est appropriée si les parties au contrat peuvent partir de l'idée que les dommages qu'elles subissent et les dommages causés par leurs véhicules sont plus ou moins équivalents dans leur ensemble. Les parties au contrat d'utilisation s'épargneront ainsi des recherches difficiles et coûteuses des causes du dommage, des procédures de sauvegarde de moyens de preuve, qui pourront considérablement troubler l'exploitation ferroviaire, et des litiges très coûteux.

### **Article 8** **Subrogation**

1. « Subrogation » signifie que dans une relation juridique une personne se substitue à une autre afin de permettre à la première d'exercer, pleinement ou en partie, les droits de la seconde personne.
2. La subrogation est liée à l'accord du détenteur (v. également ch. 7).
3. Comme indiqué au chiffre 1 des remarques relatives à l'article 7, dans le cas de contrats permettant à l'entreprise de transport ferroviaire de confier le véhicule à

d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, cette deuxième ou toute autre entreprise de transport ferroviaire subséquente n'est pas le partenaire contractuel du détenteur. En cas de dommages causés au véhicule, la subrogation permet, d'une part, au partenaire contractuel du détenteur de se substituer juridiquement à l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié (lettre a). Elle permet, d'autre part, en cas de dommages causés par le véhicule, au détenteur de se substituer, dans ses rapports avec les autres entreprises de transport ferroviaire subséquentes ayant utilisé le véhicule, à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a lui-même confié contractuellement le véhicule ; il répond, par conséquent directement et contractuellement à l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice (lettre b).

4. Bien que la subrogation doive être convenue entre les parties, les RU CUV prévoient expressément cette possibilité afin de garantir que de telles conventions seront reconnues dans tous les États membres et que l'admissibilité de telles conventions ne sera pas contestée ou limitée en s'appuyant, le cas échéant, sur des dispositions du droit national (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 21).
5. La subrogation (lettre a), en vertu de laquelle l'entreprise de transport ferroviaire qui est partenaire contractuel du détenteur convient qu'elle se substitue vis-à-vis de ce dernier à l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise réellement le véhicule, permet d'obtenir, par convention contractuelle, la « canalisation » (jusqu'alors prévue à l'article 12, § 5, RIP) de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie du véhicule sur l'entreprise de transport ferroviaire immatriculatrice. La deuxième possibilité de subrogation (lettre b), à savoir que le détenteur se substitue vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice qui n'est pas son partenaire contractuel direct, à l'entreprise de transport ferroviaire qui a remis le véhicule, crée des nouvelles possibilités, qui sont celles d'une responsabilité contractuelle directe du détenteur envers l'entreprise de transport utilisatrice. Selon la deuxième partie de phrase de la lettre b), le droit d'action doit toutefois être exercé par l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur. Ainsi est obtenue une « canalisation » des droits telle qu'elle était garantie par l'article 12, § 6, du RIP.
6. Lorsque les parties au contrat d'utilisation, qui permet de confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire, n'usent pas de la possibilité de la subrogation, d'éventuelles actions délictuelles du détenteur pour avarie ou perte du wagon contre l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CUV et du contrat d'utilisation (art. 10).
7. Les parties au contrat d'utilisation peuvent, en outre, convenir que le véhicule peut être confié à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, mais que dans un tel cas, il n'est pas permis de convenir d'une subrogation (v. également la remarque au ch. 2).
8. La subrogation n'est pas la seule convention autorisée, d'autres conventions peuvent également être prévues dans le contrat d'utilisation.

### **Article 9**

#### **Responsabilité pour les agents et autres personnes**

1. Le § 1 correspond à l'article 40 des RU CIM, à l'article 51 des RU CIV et à l'article 18 des RU CUI.
2. L'idée que les RU CUV qualifient également les gestionnaires de l'infrastructure *ex lege* en tant que personnes au service desquelles recourt l'utilisateur du véhicule n'a tout d'abord pas été reprise par les États membres représentés à la Commission de révision (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 25), mais a été adoptée à l'unanimité par la 20<sup>e</sup> session, sous réserve que les parties au contrat puissent convenir d'autres règles (§ 2) (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 2<sup>e</sup> séance, p. 9/10).
3. Le § 3 sert à préciser que non seulement les parties au contrat d'utilisation répondent de leurs agents et des autres personnes, mais également l'entreprise de transport ferroviaire ou le détenteur qui leur a été substitué par subrogation. Eu égard au § 1, le § 3 n'est pas indispensable, étant donné que l'article 8 doit justement avoir pour effet que les droits ne peuvent être exercés que par les parties / à l'encontre des parties au premier contrat d'utilisation ; il exclut toutefois une interprétation divergente, élimine tous les doutes et sert ainsi à la clarté juridique.

### **Article 10**

#### **Autres actions**

1. Le libellé « dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent » doit également inclure des tiers, qui ne participent pas au contrat d'utilisation, dans la mesure où ils ont des liens économiques avec une des parties au contrat d'utilisation, liens qui ont une connexité certaine avec le contrat d'utilisation. Il pourrait s'agir p. ex. des parties aux contrats d'utilisation subséquents ou le propriétaire, selon le droit civil, du véhicule.
2. Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM, à l'article 52 des RU CIV et à l'article 19 des RU CUI (cf. également la jurisprudence concernant l'art. 28, § 1, CMR, notamment le jugement du Bundesgerichtshof allemand du 12.12.1991). Elle doit garantir que les conditions et limitations prévues dans ces Règles uniformes et dans le contrat d'utilisation ne seront pas contournées du fait que d'autres actions, notamment des actions délictuelles, peuvent être exercées soit par les parties au contrat d'utilisation, soit par des tiers ayant des liens économiques avec eux.
3. L'article 10 s'applique uniquement aux actions en dommages-intérêts pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, puisque les RU CUV ne prévoient de limitation de responsabilité que dans ce cas-là. Pour les dommages causés par les véhicules, l'article 7 prévoit par contre une responsabilité pour faute sans limitation, ce qui rend superflu des dispositions analogues. En revanche, lorsque les parties au contrat d'utilisation ont fait usage des possibilités introduites par l'article 7, § 2, et sont convenues de dispositions dérogatoires et lorsqu'elles ont prévu dans cette dérogation des limitations de responsabilité, ces limitations contractuelles ne peuvent produire d'effet qu'entre les parties et non envers des tiers. Dans la mesure où il s'agit de plusieurs contrats d'utilisation subséquents, il faudrait garantir par des

clauses contractuelles que les parties à chaque contrat subséquent ne pourront pas faire valoir, en tant que tiers par rapport au premier contrat d'utilisation, des droits vis-à-vis du détenteur du véhicule qui vont au-delà de ce qui a été prévu contractuellement.

4. Le § 2 sert de clarification, à l'instar de l'article 9, § 3.

### **Article 11 For**

Le § 1 permet aux parties au contrat d'utilisation de convenir de la juridiction compétente. Les parties peuvent également convenir d'un tribunal dans un État non membre (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 2<sup>e</sup> séance, p. 13), à condition que les tribunaux de l'État non membre reconnaissent une telle clause attributive de juridiction. Les tribunaux des États membres où le dommage s'est produit ne sont que subsidiairement compétents (§ 2).

### **Article 12 Prescription**

1. Le délai de prescription de trois ans correspond aux dispositions de l'article 12, § 7, du RIP. Une proposition visant à réduire ce délai à deux ans, c'est-à-dire au délai de prescription le plus long prévu dans les RU CIM, a été rejetée, avec une nette majorité, par les États membres représentés au motif que la situation concernant les droits résultant du contrat d'utilisation n'est pas comparable à celle concernant les droits résultant du contrat de transport (procès-verbal de la 8<sup>e</sup> session, p. 48).
2. Le § 2, lettre a), a été complété en précisant le moment à partir duquel court le délai, lorsque le jour où le véhicule a été perdu n'est pas connu, mais que la perte est présumée.