



LE CUU AU QUOTIDIEN :

QUESTIONS, REPONSES



LE CUU AU QUOTIDIEN : QUESTIONS, REPONSES

01.06.2009

OBJECTIF

Ce document est conçu pour donner des conseils pratiques pour la meilleure utilisation possible du CUU. Ainsi, il devrait permettre aux détenteurs de wagons UIP de réagir de façon souple et adéquate sur les problèmes souvent rencontrés en Europe pour l'application du CUU. Pour autant il ne prétend pas donner une interprétation juridique précise des articles du CUU.

Ces conseils pratiques sont issus des cas ou des questions présentés en 2008 dans le forum CUU de l'UIP par ses membres.

Les explications et commentaires suivent les chapitres du CUU et ses annexes.

Pour faciliter la compréhension, ces conseils pratiques sont donnés de façon succincte. C'est pourquoi il est conseillé de consulter régulièrement le Forum CUU dans lequel des présentations plus développées sont souvent présentées.

Ce document sera actualisé en permanence sur la base des questions et problèmes nouveaux posés dans le forum ainsi que de l'évolution des dispositions contractuelles

En conséquence, les utilisateurs de ce document UIP sont donc invités à communiquer régulièrement dans le forum CUU de l'UIP les nouveaux défis et problèmes qu'ils rencontrent dans leur pratique quotidienne du CUU afin de participer ainsi à un développement continu de ce document et, en définitive, participer au renforcement de la position du détenteur de wagons vis-à-vis de ses partenaires contractuels

Chapitre I : Objet, champ d'application, dénonciation, actualisation du contrat, exclusion du contrat

Le CUU est conçu pour unifier au niveau européen les contrats d'utilisation des wagons en tant que moyen de transport et doit s'appliquer en trafic tant international qu'interne entre entreprises ferroviaires (EF) et détenteurs ayant adhéré au CUU.

Art. 1 – Objet

Le CUU s'applique-t-il sans restriction aux transports internes?

Oui

Seulement dans le cadre de l'article 28 (responsabilité pour les agents et autres personnes) les EF remettent en cause le fait que pour les transports internes, les gestionnaires d'infrastructure ¹ soient considérés comme auxiliaires de l'EF. (« *comme personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat* »)

Art. 2 - Champ d'application

Une EF adhérente au CUU peut-elle imposer unilatéralement des dispositions dérogeant au CUU ?

Non

L'article 2.3 du CUU stipule très clairement « *Les dispositions du présent contrat multilatéral s'appliquent entre les adhérents pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux* ».

Cette formulation signifie que des accords dérogatoires ne peuvent être souscrits entre adhérents au CUU que de façon **explicite**.

En conséquence le silence du détenteur ne signifie pas son acceptation. Cependant il faut être vigilant lors d'une référence aux CGV (conditions commerciales de vente) dans un contrat de transport car de possibles dérogations par rapport au CUU pourraient y être incluses. Les modifications du CUU ne sont possibles que selon la procédure formelle prescrite dans l'annexe 8.

¹ Cette problématique est développée au chapitre VII art. 28

Chapitre II : Obligations et droits du détenteur

Ce chapitre II pose le principe que le wagon du détenteur doit être conforme techniquement à la réglementation en vigueur et que le détenteur a l'obligation de le maintenir en permanence conforme à cette réglementation.

Les directives européennes sur la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité ont maintenant introduit dans la législation ferroviaire européenne le détenteur et, en plus, une entité chargée de l'entretien (entity in charge of maintenance – ECM).

Cependant dans le cadre du contrat CUU de droit privé, le détenteur reste responsable de l'entretien selon les prescriptions en vigueur et cette responsabilité est maintenue même si les travaux sont confiés à des tiers.

Dans sa déclaration sur l'interopérabilité d'avril 2008, le gouvernement fédéral allemand considère également cette solution comme la mieux adaptée à la pratique.

Dans le cadre du droit européen, on peut éviter la séparation entre le détenteur et l'ECM dans la mesure où le détenteur s'enregistre lui-même comme « ECM » lors de l'admission du wagon.

La nouvelle définition du détenteur dans le droit européen sera prise en compte au cours de la révision actuelle du CUU.

Chapitre III : Obligations et droits des EF

Art. 10 - Acceptation des wagons - Art. 11 - Refus des wagons

Quels sont les critères d'acceptation et de refus d'un wagon par une EF ?

Depuis, l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF 99, une EF n'a plus l'obligation de transporter.

Cependant, dans le cadre du CUU, tant en transport intérieur qu'international, les EF doivent acheminer tout wagon d'un détenteur signataire du CUU. Les dérogations sont seulement permises dans le cadre de l'article 11 qui établit une liste exhaustive des dérogations. L'égalité entre tous les « wagons EF » et « wagons non EF » doit être strictement respectée.

Le refus de transporter considéré comme litigieux doit être immédiatement signalé au forum CUU ou au secrétariat de l'UIP. Les experts UIP analyseront le cas et, si nécessaire, saisiront le Comité Commun CUU.

Art 12 – Traitement des wagons

Quelles sont les opérations de contrôle des wagons à effectuer par une EF ?

Une EF doit effectuer tous les contrôles prévus au point 2.2 de l'annexe 9, lors de la visite technique d'échange des wagons.

Annexe 9 Art. 2.2 (Mode opératoire)

La visite technique d'échange est effectuée par les visiteurs en un lieu convenu par les EF participantes.

Elle consiste à vérifier la sécurité d'exploitation des wagons et leur aptitude à circuler ainsi qu'à constater des anomalies reconnaissables ou définies à l'Appendice 1 (catalogue d'anomalies) et à prendre les mesures nécessaires. Pour constater les anomalies, le (les) visiteur(s) doit (doivent) remonter le train le long de ses deux côtés et vérifier soigneusement chaque wagon.

Lors d'une opération de contrôle, une EF est-elle habilitée à « isoler » les freins d'un wagon ?

Oui, le visiteur chargé des opérations de contrôle est habilité à isoler les freins d'un wagon. (Cf. annexe 9 – appendice 1 – code 3.1)

Art. 13 – Délai de transport des wagons et responsabilité

Quels délais doivent être pris en considération pour le transport des wagons vides ou chargés ?

L'article 13.1 du CUU pose le principe suivant :

- *Les délais de transport des wagons chargés dépendent du délai de livraison de la marchandise transportée. Les délais de transport des wagons vides font l'objet d'un*

accord. En l'absence d'un tel accord, ce sont les délais de l'article 16 de la CIM² pour les wagons complets qui s'appliquent.

Ceci veut dire que ***pour les wagons chargés*** les conditions de transport convenues contractuellement sont d'application (En règle générale : les Conditions Générale de Ventes de l'EF utilisatrice).

Sauf accord contractuel différent, pour les ***wagons chargés*** (en transport international) et pour les ***wagons vides*** (en transport national et international), ce sont les délais de l'article 16 CIM qui sont d'application (délai d'expédition de 12 heures + délai de transport de 24 heures par fraction indivisible de 400 km). Pour les wagons chargés en transport national, les règles nationales peuvent être d'application.

Dans le cas d'une chaîne de transport, les délais de livraison du CIM peuvent-ils être prolongés ?

Conformément à l'article 26 CIM³, la prolongation des délais de transport susmentionnés est exclue car chaque EF dans la chaîne de transport est liée quant au délai de transport par le contrat unique de transport.

Une EF peut-elle imposer unilatéralement aux détenteurs un montant d'IPJ inférieur à celui prévu à l'annexe 6 ?

Non

Le chapitre 1 traite des dérogations imposées unilatéralement par les EF.

² ***CIM Article 16 délais de livraison***

§ 1 *L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.*

§ 2 *Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :*

a) *Pour les wagons complets*

- *délai d'expédition : 12 heures*
- *délai de transport, par fraction indivisible de 400 km : 24 heures*

b) *pour les envois de détail*

- *délai d'expédition : 24 heures*
- *délai de transport, par fraction indivisible de 200 km : 24 heures*

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 *Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :*

a) *envois empruntant*

- *des lignes dont l'écartement des rails est différent*
- *la mer ou une voie de navigation intérieure*
- *une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire*

b) *circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation*

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions Générales de Transport

§ 4 *Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise ; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.*

³ ***Article 26 CIM : Transporteurs subséquents***

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Bien entendu ceci est également valable dans le cas d'une chaîne de transport :

Dans le cadre d'un trafic Belgique/France et sous couvert d'un contrat de transport conclu avec B-Cargo, la SNCF est-elle en droit de refuser d'appliquer les taux d'IPJ du CUU et d'imposer les taux d'IPJ de ses CGV (conditions Générales de Vente), alors que le client n'a aucune connaissance des CGV de la SNCF ?

Dans la mesure où, le détenteur (ou son ayant droit) n'a pas accepté les CGV de la SNCF, seules les CGV de B-Cargo peuvent être d'application. Le seul contrat liant le détenteur et la SNCF est le CUU.

Important : Les dispositions du **contrat de transport (y compris les CGV)** ne doivent pas être confondues avec celles du **contrat d'utilisation**.

Art 14 – Disposition de wagons vides

Comment remplir correctement la « lettre wagon » ?

La lettre wagon est le nouveau document de transport pour les parcours à vide. Pour toute d'explication utile, Il est conseillé de consulter le guide lettre wagon qui peut être téléchargé en langues allemande, française et anglais) sur le site web du CIT (<http://www.cit-rail.org/fr/wagons-cuv.html>).

A noter qu'il existe également sur le même site un guide lettre voiture CIM (GLV-CIM) (<http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/glv-cim.html>). et un guide lettre voiture transport combiné (GLV-TC) (<http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/glv-tc.html>).

Peut-on utiliser la lettre wagon pour des wagons neufs ou conduits à la ferraille ?

Oui

Quand les wagons vides sont-ils soumis à une procédure douanière au passage d'une frontière?

Lorsque des wagons vides font l'objet d'un transport transfrontalier, que ce soit pour le nettoyage, l'entretien, la location, la transformation, la vente, la livraison d'un nouveau wagon ou le ferrailage, ils sont soumis à une procédure douanière.

Dans ce cas, le transport doit être effectué avec une lettre de voiture CIM. Les dispositions du CUU sont également d'application dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec la CIM.

A l'initiative du comité international du transport ferroviaire (CIT), on a proposé une procédure simplifiée selon laquelle : si, à l'occasion d'un achat ou d'une vente, d'une transformation requérant une nouvelle admission technique, d'une location à long terme (au moins un an) ou d'un ferrailage, un wagon passe une frontière, les formalités douanières sont d'application. En tant que « marchandise sur ses propres roues » il est soumis à la CIM. Cependant le nettoyage, l'entretien et les transformations ne requérant pas de nouvelle

admission technique ne sont plus soumis aux formalités douanières ni à l'application de la CIM.

La proposition sera présentée à la Commission Européenne (DG TAXUD) pour modification des formalités douanières.

Art. 15 - Informations à fournir au détenteur

Les EF sont-elles obligées, et si oui dans quel délai, de communiquer au détenteur les informations sur les kilomètres parcourus ?

Les informations sur les distances parcourues par un wagon sont indispensables à la maintenance d'un wagon, c'est pourquoi elles sont prévues à l'article 15.2.

Les EF objectent généralement que « dans le cadre de leurs systèmes respectifs d'exploitation et d'enregistrement », elles ne sont pas encore en mesure de fournir correctement ces informations

Dans le cadre du système européen d'information conformément à la STI TAF, ces obligations de fournir ces informations devront obligatoirement être réalisées en temps réel au plus tard en 2014.

Art. 16 – Remise de Wagons à des tiers

Que se passe-t-il si un détenteur adhérent au CUU remet un wagon directement à une EF non adhérent au CUU ?

Dans ce cas, le détenteur ne peut revendiquer l'application du CUU et se trouve donc soumis au droit national pour le transport intérieur. Les RU CUV sont d'application pour les transports internationaux. Dans les deux cas, les CGV de l'EF utilisatrice ou encore des accords particuliers conclus entre l'EF utilisatrice et le détenteur peuvent aussi être d'application.

Pour des raisons de sécurité juridique et vu que seul le CUU fixe un cadre juridique uniforme, il est de l'intérêt du détenteur de ne travailler qu'avec des EF adhérentes au CUU.

Que se passe-t-il si une EF adhérente au CUU remet un wagon CUU à une autre EF non CUU, sans l'autorisation du détenteur ?

En ce cas, conformément à l'article 16, l'EF adhérente au du CUU qui remet le wagon répond de celui-ci vis-à-vis du détenteur de ce wagon.

Cette disposition présente l'avantage que dans un cas pareil, le wagon CUU ne peut pas être considéré comme le wagon d'un tiers au sens de l'article 22.2 et que donc il n'est pas permis à la dernière EF utilisatrice d'échapper à la responsabilité. Même si le détenteur du wagon en cause a été informé au préalable, son silence ne peut pas tenir lieu d'acceptation.

Art. 17 – Acceptation de wagons de détenteurs tiers

Un wagon non CUU, qui a été accepté par une EF CUU et qui a provoqué un dommage à un wagon CUU, ne peut pas être considéré comme le wagon d'un tiers au sens des articles 22 et 27. Ceci donnerait notamment à l'EF la possibilité de se dégager de la responsabilité. L'EF qui a accepté le wagon non CUU, est responsable pour le dommage causé.

Chapitre IV : Constatation et traitement des avaries aux wagons sous la garde d'une EF

Ce chapitre décrit quand, comment et par qui doivent être effectuées les constatations d'avarie sur un wagon qui est sous la garde de l'EF.
Ce chapitre règle également le traitement de l'avarie, la remise en état de circuler et la réparation du wagon.

Art. 18 – Constatations des avaries

Quelle est la procédure de constatation d'avarie ?

Toute constatation ou présomption d'avarie doit obligatoirement faire l'objet d'un procès verbal de constatation d'avarie (cf. : modèle en annexe 4 au CUU).

Ce procès verbal de constatation d'avarie doit être établi sans délai par l'EF et remis également sans délai au détenteur.

Le détenteur peut accepter ou rejeter les conclusions du PV de constatation.

Que faire en cas d'absence de procès verbal de constatation d'avarie ?

Le détenteur a le droit de refuser de payer la facture (article 26 : règlement des dommages) aussi longtemps que le procès verbal de constatation d'avarie ne lui a pas été envoyé.

Le détenteur doit-il prouver qu'il n'a pas reçu le procès verbal de constatation d'avarie de la part de l'EF ?

Non

C'est l'EF qui doit prouver l'envoi du procès verbal de constatation d'avarie

Qu'entend-on par « sans délai » dans l'envoi du procès verbal de constatation d'avarie au détenteur ?

La notion de « sans délai » signifie que l'EF doit transmettre au détenteur procès verbal de constatation d'avarie le plus rapidement possible. Eu égard au fait que l'envoi du procès verbal de constatation d'avarie est le point de départ de toute une procédure (recherche de responsabilité, réparation du wagon), si le retard de l'envoi du procès verbal de constatation d'avarie entraîne une prolongation de l'immobilisation du wagon, le paiement d'une indemnité pour privation de jouissance peut être demandée sur le fondement de l'art 31.

Quelle valeur a le PV de CA en matière de preuve de non responsabilité de l'EF utilisatrice ou de responsabilité du détenteur ?

Le procès verbal de constatation d'avarie doit uniquement servir à constater et documenter une avarie, et non comme preuve de non responsabilité de l'EF ou de responsabilité du détenteur ou d'un tiers.

L'article 18.4 permet expressément au détenteur de contester le PV de CA

Comment et quelle procédure utiliser pour contester un PV de CA ?

Le détenteur qui conteste peut s'adresser à l'interlocuteur de l'EF utilisatrice (qu'il peut trouver sur le site Internet du bureau CUU <http://www.gcubureau.org> dans la liste des membres) ou au rédacteur du procès verbal de constatation d'avarie

Si aucun accord n'a pu être trouvé entre le détenteur et l'EF, le détenteur doit impérativement respecter la procédure prévue à l'art. 18.4, à savoir, « demander que la nature, la cause et l'étendue du dommage soient constatées par un expert nommé par les parties au contrat ou par voie judiciaire ».

Seule, cette procédure donne la possibilité de droit concernant la constatation d'avarie.

Recommandation aux détenteurs ou ayants droit

Il est fortement recommandé aux détenteurs ou ayants droit (locataires y compris) de vérifier, selon la forme appropriée, à l'issue de chaque contrat d'utilisation ou de transport les wagons afin si besoin, de pouvoir faire valoir des réserves sur le procès verbal de constatation d'avarie avant de prendre livraison des wagons. Dans ce cas, la présomption de responsabilité et la charge de la preuve pèseront sur l'EF.

Si aucune réserve n'est faite au moment de la livraison, et si des avaries au wagon apparaissent ultérieurement, le détenteur doit apporter la preuve de la responsabilité de l'EF (art. 24.2).

Art. 19 – traitement des avaries

L'article 19.1 prévoit que l'EF doit assurer la remise en état de circuler du wagon. Si les coûts des réparations doivent excéder le montant de 750 €, l'accord du détenteur doit être préalablement demandé.

De quel délai l'EF dispose-t-elle pour questionner le détenteur si le coût de la remise en état excède 750 €?

Un délai de 2 jours ouvrables est prévu pour la réponse du détenteur à l'EF. Aucun délai n'est prévu pour la question de l'EF au détenteur.

Que se passe-t-il si l'accord du détenteur n'a pas été préalablement demandé pour un dépassement des coûts (750 €) ?

En ce cas, l'EF a failli à son obligation de questionner le détenteur. Le cas échéant, le détenteur peut faire valoir ses droits conformément à l'article 31 (par ex. surcoûts, réparation sans intérêt...).

Les 750 € imposant l'accord du détenteur, englobent-ils les coûts de remplacement des semelles de frein ?

Selon l'article 19.1 du CUU les semelles de frein sont explicitement exclues de la règle des 750 €.

En cas d'avarie mettant le wagon hors état de circuler (art. 19.1), la dernière EF utilisatrice a-t-elle l'obligation d'envoyer le wagon vers un atelier ? :

L'article 19.1 stipule que l'EF doit assurer la remise en état de circuler un wagon conformément aux dispositions de l'annexe 10.

Si le wagon a pu être provisoirement remis en état de marche mais que la réparation n'a pas pu être effectuée complètement, l'EF est obligée, conformément à l'article 19.4, d'envoyer le wagon vers un atelier.

L'article 19.4 prévoit qu'à la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.

Quelles sont les conséquences concrètes pour le détenteur ?

Sauf impératifs de sécurité (article 9.2), seul le détenteur peut donner à l'EF des instructions pour l'utilisation de son wagon.

Dans ce cadre, le détenteur peut remplir lui-même la lettre wagon ou demander à l'EF ou à l'atelier de la remplir en son nom.

L'EF n'a pas le droit de refuser de remplir la lettre wagon.

De même, dans le cas où le wagon est acheminé « vers sa gare destinataire initialement prévue », le détenteur n'a pas à payer une seconde fois les frais d'acheminement sauf dans le cas où la distance parcourue est plus grande qu'initialement prévue.

Sous quel délai l'EF doit-elle préalablement avertir le détenteur de la fin des travaux et le détenteur doit-il donner ses éventuelles « instructions particulières » à l'EF ?

Aucune règle claire n'est mentionnée dans le texte du CUU. Les délais doivent néanmoins rester dans une limite raisonnable.

Art 20 - Traitement de wagons et accessoires amovibles perdus

Sur base de l'article 20, peut-on demander des indemnités pour privation de jouissance pour des wagons perdus ou utilisés non contractuellement par une EF sans que le détenteur en ait connaissance?

L'article 20.1 définit la notion de wagon considéré comme perdu :

Dans un tel cas, l'article 23.1 conjointement à l'annexe 5 fixe le montant de l'indemnité en cas de perte du wagon.

Le CUU ne prévoit pas explicitement le versement d'indemnités pour privation de jouissance pour les wagons considérés comme perdus. Cependant, sur le fondement de l'article 13.3, des indemnités pour privation de jouissance peuvent être réclamées à l'EF utilisatrice pour la période de recherche du wagon.

Cela étant, il faut tenir compte du fait que, selon l'Article 23.2 du CUU, le montant de l'indemnité ne peut en aucun cas dépasser celui qui devrait être payé en cas de perte. Les indemnités pour privation de jouissance payées au détenteur seront déduites de l'indemnité prévue à l'annexe 5 du CUU.

Des indemnités pour privation de jouissance peuvent également être réclamées dans le cas d'une utilisation non contractuelle ou d'une utilisation sans que le détenteur en ait connaissance

Chapitre V : Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon

Art 22 – Responsabilité de l'EF utilisatrice

En cas de pluralité d'EF acheminant le wagon (chaîne transport), comment déterminer quelle EF est responsable soit de l'avarie, soit de la perte ?

En cas d'avarie c'est à l'EF qui a dressé le PV de constatation d'avarie de prouver quelle n'est pas responsable des dommages. La même chose vaut pour l'EF précédente de la chaîne transport au cas où l'EF suivante peut se libérer de sa responsabilité

En cas de perte, c'est l'inverse. C'est l'EF à qui le détenteur ou son ayant-droit a remis le wagon qui doit prouver qu'elle a bien transmis le wagon à une autre EF membre du CUU. La même chose est valable pour les EF successives de la chaîne transport.

Dans le cadre d'une chaîne transport, si l'EF ayant dressé le PV de CA peut prouver qu'elle n'est pas responsable de l'avarie, le détenteur peut-il s'adresser lui-même aux EF utilisatrices précédentes ?

Oui

Conformément à l'article 21, l'EF utilisatrice précédente est responsable dans la mesure où de son côté elle ne peut pas se décharger.

Au regard du sens et de l'objectif de la présomption de responsabilité, il incombe aux EF dans une chaîne d'utilisation de se décharger.

Comment déterminer le montant de l'indemnisation en cas de méplat ?

Le montant des indemnités pour privation de jouissance et de la valeur de renouvellement est défini dans les annexes 5 et 6.

En ce qui concerne l'indemnisation de l'avarie, l'article 23.2 stipule que « *l'indemnité est limitée aux frais de remise en état* ».

A cet égard, l'article 31 stipule que « *lorsqu'un adhérent enfreint par sa faute une obligation mise à sa charge par le présent contrat, il est tenu de réparer le dommage direct subi par l'adhérent lésé* » Par conséquent, il faut également prendre en considération la perte éventuelle de valeur du wagon, par exemple à cause d'une réduction de diamètre de la roue suite à un reprofilage ou d'un indispensable échange d'essieux.

Une base de calcul concrète n'est pas prévue dans le CUU.

Art. 23 Montant de l'indemnité

Une EF peut-elle imposer unilatéralement aux détenteurs un montant d'IPJ inférieur à celui prévu à l'annexe 6 ?

Comparez avec les commentaires du chapitre I

Des frais de transbordement de la marchandise peuvent-ils être exigés ?

Les règles concernant la marchandise sont régies non par le contrat d'utilisation mais par le contrat de transport.

Que se passe-t-il en cas d'insolvabilité d'un tiers responsable ?

Si l'EF utilisatrice peut prouver la faute d'un tiers, selon l'article 22, elle n'a pas à répondre du tiers.

Par contre si le tiers responsable insolvable à qui l'EF utilisatrice a remis le wagon n'est pas adhérent au CUU, l'EF est responsable conformément aux articles 16 et 17.

Jusqu'à quel point un gestionnaire d'infrastructure peut être considéré comme un tiers, sera débattu au chapitre VII

Chapitre VI : Responsabilité en cas de dommages causés par les wagons

Dans le cadre de l'ancien contrat entre le titulaire de wagon et l'EF immatriculatrice, un accord en garantie offrait la possibilité d'éviter la recherche de la responsabilité. Depuis le 1^{er} juillet 2006, avec la fin du contrat d'immatriculation (et avec lui de l'accord en garantie), de nouvelles règles concernant la responsabilité sont d'application. D'après elles, un détenteur n'est responsable que si sa faute peut être prouvée, ce qui, d'après les enquêtes connues jusqu'à présent, est évidemment rarement le cas. D'un autre côté, le détenteur doit maintenant porter lui-même sa responsabilité civile.

Art. 27 – Principe de responsabilité

Quelle attitude à adopter quand une EF informe un détenteur que son wagon serait impliqué ou à l'origine d'un accident ferroviaire ?

Par principe la présomption de responsabilité de l'accident pèse sur l'EF. Le détenteur ne répond des dommages causés par le wagon que si une faute lui est imputable.

L'intérêt des EF les poussera à se libérer de cette présomption de responsabilité et à prouver la faute du détenteur.

C'est pourquoi le détenteur devra demander à cette EF le maximum d'informations et avertir son assurance immédiatement.

Les investigations relatives à l'accident doivent être laissées à l'assureur.

Quelle valeur a un rapport interne d'une EF concluant sur la responsabilité du détenteur et le montant des dommages ?

Ce n'est pas l'EF mais bien les autorités menant l'enquête sur l'accident ou, le cas échéant, l'expert judiciaire qui doivent établir l'origine de l'accident et ainsi déterminer la responsabilité.

Chapitre VII : Responsabilité pour les agents et autres personnes

Art. 28 – Principe de responsabilité

Dans le CUU, le gestionnaire d'infrastructure (GI) est-il considéré comme « agent » de l'EF ?

I - En transport international

Oui !

Ceci ressort de l'article 9 § 2 des RU CUV (« *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.*»). Le CUU ne contient aucune disposition qui s'écarte de l'article 9 § 2 des RU CUV.

II - En transport interne

L'UIC prétend que lors de l'utilisation d'un wagon en transport interne, le gestionnaire d'infrastructure (GI) ne doit pas être considéré comme auxiliaire de l'EF utilisatrice (EFU) au sens de l'article 28 du CUU parce que l'article 9 §2 des RU CUV n'est d'application que pour les transports ferroviaires internationaux. En revanche on peut argumenter que :

1. Le sens et le but du CUU sont de créer des conditions d'utilisation uniformes pour les transports nationaux *et* internationaux (cf. article 1.1 du CUU). Considérer le GI comme auxiliaire de l'EF en transport international mais pas en transport interne contredirait cet objectif.
2. Les Etats membres de l'OTIF ont accepté unanimement les règles CUV concernant le GI (article 9 § 2 des RU CUV). Ils ne l'auraient certainement pas fait si elles contredisaient les règles *nationales* du droit ferroviaire.
3. L'article 40 de la CIM prescrit *obligatoirement* que dans un contrat de fret CIM, le GI est considéré comme agent de l'EF utilisatrice. Cette prescription comprend une décision légale de principe concernant le rôle du GI, qui raisonnablement doit aussi valoir pour le contrat d'utilisation. Toutefois dans le contrat d'utilisation un accord différent peut être conclu.

III - Résultat

Vu que le CUU ne contient aucune réglementation qui s'écarte du modèle légal, le GI doit être considéré comme auxiliaire de l'EF utilisatrice aussi bien en transport international qu'en transport national, et pas comme un « tiers » au sens des articles 22.2 et 27.3 du CUU. Il s'en suit que, conformément à l'article 28 du CUU, lors d'un dommage au wagon causé par le GI, le détenteur a contractuellement le droit de réclamer des indemnités à l'EF utilisatrice.

Chapitre VIII: Dispositions diverses

On ne connaît pas de cas problématiques particuliers sur ce chapitre. De même jusqu'à présent, on n'a rapporté aucun cas de problème d'interprétation de l'article 31.