



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

---

**Groupe de travail « RU CUI »  
Arbeitsgruppe „ER CUI“  
Working group "CUI UR"**

**CUI 2/3 Add. 3  
01.06.2015**

Original: DE

**2<sup>E</sup> SESSION**

---

Position de l'Allemagne



Bundesministerium  
der Justiz und  
für Verbraucherschutz

**Position de la délégation allemande  
sur la circulaire du Secrétaire général de l'OTIF du 23 mars 2015  
sur le champ d'application des CUI (A 91-01/503.2015)**

**I. Commentaires sur les considérations du Secrétaire général dans l'annexe à la circulaire du 19 mars 2015**

1. Détermination du champ d'application des CUI lors de la conclusion du contrat

La délégation allemande soutient que l'élément décisif pour la révision du champ d'application des RU CUI est le point de vue des parties contractantes au moment de la conclusion du contrat : les parties à un contrat d'utilisation de l'infrastructure doivent savoir au moment de sa conclusion si celui-ci est régi par les RU CUI. Par conséquent, si la réglementation, celle actuellement en vigueur et celle proposée, renvoie au but de l'utilisation, il ne peut s'agir que du but défini en amont par les parties, que celles-ci concluent un contrat pour une durée d'utilisation, un contrat-cadre pour une plus longue durée ou un contrat relatif à un sillon précis pour un transport spécifique. La manière dont le train est ensuite effectivement utilisé par les voyageurs ou marchandises ne peut entrer en ligne de compte que si les parties ont également prévu cette utilisation lors de la conclusion du contrat.

2. Le terme « service international de transport »

- a) La délégation allemande est d'avis qu'il faut éviter de créer de nouvelles difficultés d'interprétation avec la modification de la disposition sur le champ d'application des RU CUI. C'est pourtant bien ce qui est à craindre si, à l'instar de la directive 2012/34/UE (ci-après dénommée « la directive »), le critère d'application des RU CUI est dorénavant que des services de transport ayant pour objet principal un transport au sens des RU CIV ou CIM sont concernés. Le recours au concept juridique indéterminé d'« **objet principal** » soulève de fortes réserves. Il apparaît en particulier peu pertinent de justifier l'utilisation de

ce terme en se référant à la directive. D'une part, il faut souligner que la directive définit le terme « service de fret international » sans user de celui d'« objet principal » (article 3, chiffre 4, de la directive). D'autre part, il ne semble pas adéquat de la prendre pour modèle. En effet, elle propose au considérant 18 de possibles critères (part du chiffre d'affaires et du volume) grâce auxquels les organismes de contrôle compétents doivent déterminer si le principal objectif est international, selon une procédure spécifique décrite à l'article 10, § 3, de la directive et à partir de données relevées à cette fin. Il apparaît donc clairement dans la directive même qu'il est difficile de déterminer quel est l'« objet principal ». Or, la procédure prévue pour résoudre ces difficultés ne peut pas être reprise pour les RU CUI. En effet, il ne s'agit pas ici de savoir à quelles conditions les entreprises ferroviaires sont habilitées à accéder à l'infrastructure ferroviaire dans les États membres de l'UE, mais plutôt quelle est la teneur du contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Il ne rime ici à rien de recourir à l'avis d'une autorité pour interpréter le contrat, d'autant plus que l'on ignore quelle autorité devrait entrer en ligne de compte, en particulier pour les États non membres de l'UE.

- b) L'utilisation du terme « service international de transport » pose elle-aussi problème. La raison pour laquelle ce terme devrait être préféré à celui de « transport ferroviaire international » utilisé actuellement n'est pas claire. Il semble plus évident de s'appuyer sur le terme « train », déjà utilisé, bien que sporadiquement, dans la COTIF.

### 3. Le terme « train international »

Sur le principe, notre préférence va à l'application des CUI aux trains internationaux. Toutefois, le projet propose à l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> phrases, une description plus précise qui pose problème pour la délégation allemande.

D'une part, l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 3<sup>e</sup> phrase, impose que « **tous les wagons et voitures** » franchissent au moins une frontière, ce qui aurait pour conséquence que les parties pourraient récuser l'applicabilité des CUI aussi bien en cas de décrochement d'un seul wagon avant le franchissement de la première fron-

tière de l'itinéraire, qu'en cas d'attelage d'un seul wagon après le franchissement de la dernière frontière de l'itinéraire. Étant donné que la révision vise à fixer un champ d'application le plus large possible pour les CUI, ce résultat serait fâcheux.

D'autre part, il n'est pas manifeste que prendre le « **sillon** » pour critère, comme le propose le projet d'article 1<sup>er</sup>, § 1, 4<sup>e</sup> phrase, apporte davantage de clarté. À notre connaissance, le terme de « sillon international » n'est pas défini de manière uniforme à l'international. Utiliser ce terme ne semble donc pas pertinent non plus. En fin de compte, si l'on prend à nouveau comme critère l'objet du transport pour le train en question, il n'y a pas d'avantage patent par rapport à la situation juridique actuelle. De surcroît, décrire le « train international » comme « service de transport » à des fins de définition à l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 4<sup>e</sup> phrase, du projet, et associer ainsi les termes de l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 2<sup>e</sup> phrase, lettres a) et b), ne contribue pas à la clarté du droit. Indépendamment de cela, une définition ne devrait en premier lieu pas apparaître à l'article 1<sup>er</sup> des CUI, mais plutôt à l'article 3, prévu à cet effet.

#### 4. Siège et nationalité des parties au contrat

À l'instar de l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 2<sup>e</sup> phrase, des CUI en vigueur, le projet prévoit que le champ d'application ne dépend pas du siège ou de la nationalité des parties au contrat d'utilisation. Il faut toutefois noter que le fait que les sièges des parties contractantes se trouvent dans différents États peut lui aussi constituer une dimension internationale du contrat d'utilisation puisque c'est précisément dans ce cas qu'appliquer une réglementation internationale uniforme apporte une simplification.

#### 5. Adaptation d'autres dispositions des RU CUI

En cas de modification du champ d'application, il faudra également tenir compte des modifications consécutives requises. Cela vaut en particulier pour les définitions à l'article 3, lettre c), des CUI.

## II. Commentaires sur la proposition du Secrétaire général pour la modification du libellé de l'article premier des CUI

### 1. Contrats d'utilisation (article 1<sup>er</sup>, § 1, première phrase, et § 2, du projet)

Si le libellé actuel de l'article 1<sup>er</sup>, § 1, première phrase, (« Les présentes Règles uniformes s'appliquent à **tout** contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire [...] » est partiellement conservé, une disposition telle que celle proposée au § 2 du projet n'est plus nécessaire.

### 2. Article 1<sup>er</sup>, § 1, deuxième phrase, lettres a) et b), et troisième phrase, du projet

En dehors des réserves sur le fond déjà mentionnées, le règlement gagnerait en clarté si les définitions comme celles proposées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1, deuxième et troisième phrases, du projet étaient déplacées vers l'article 3 des CUI prévu à cet effet.

### 3. Autres définitions (« train », « objectif principal » et « service de transport »)

Indépendamment des réserves sur le fond déjà mentionnées, des termes comme « train » ou « service de transport » ne devraient pas être utilisés s'ils n'ont pas de définition propre dans le cadre des CUI. Par ailleurs, en allemand, l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 2<sup>e</sup> phrase, lettre b), et l'article 1<sup>er</sup>, § 2, 1<sup>re</sup> phrase, parlent de « *Verkehrsleistung* », tandis que dans l'article 1<sup>er</sup>, § 1, 3<sup>e</sup> phrase, il est question de « *Verkehrsdienstleistung* ». Il conviendrait d'uniformiser les termes employés.

## III. Commentaires sur la proposition du Secrétaire général pour un nouvel article 5, § 4

La proposition d'introduction d'un nouvel article 5, § 4, deuxième phrase, des CUI devrait être biffée. Qu'un règlement autorise aux associations internationales de gestionnaires d'infrastructure et aux associations internationales des transporteurs de convenir de conditions générales et d'élaborer un « contrat

d'utilisation type harmonisé » n'est pas nécessaire. Le renvoi à l'article 6, § 8, des CIM ne remplace pas la justification d'une telle nécessité réglementaire. Il n'y a ni vide dans la réglementation, ni besoin de clarification. Si de telles conditions générales sont souhaitées, elles peuvent être négociées même sans réglementation expresse, comme le montre l'exemple des « Conditions générales européennes » (E-CG-I).

Cette réglementation ne peut imposer l'application de telles conditions générales d'utilisation. Les conditions ne deviennent partie intégrante au contrat que lorsque les parties, en vertu de leur liberté contractuelle, conviennent de leur validité. La disposition proposée ne donne pas davantage d'autorité à de tels conditions contractuelles ou modèles privés et ne peut non plus garantir la « conformité avec toutes les prescriptions obligatoires en la matière en vigueur dans les États où se situe l'infrastructure ». Du reste, le terme « associations internationales » est lui aussi ambigu.