



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"**

**LAW-16015-CUI 4/4 Add. 9
29.04.2016**

Original : EN

4^E SESSION

Position du Royaume-Uni

SUR LES PROPOSITIONS TRANSMISES LE 29 JANVIER 2016 PAR LE SECRÉTAIRE
GÉNÉRAL DE L'OTIF POUR LA RÉVISION DES RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT
LE CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE EN TRAFIC INTERNATIONAL
FERROVIAIRE (« CUI » – APPENDICE E À LA COTIF)
RÉPONSE DU ROYAUME-UNI

1. CHAMP D'APPLICATION

Le Royaume-Uni prend note de la modification proposée pour l'article premier, § 1 :

« Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train pour un trafic international ferroviaire entre des États, dont au moins un est un État membre. »

i) PROPOSITION DU ROYAUME-UNI

Le Royaume-Uni propose de modifier la définition comme suit :

« Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train pour un trafic international ferroviaire entre au moins deux États membres. »

ii) MOTIF

Le Royaume-Uni soutient l'objectif de clarifier le champ d'application des Règles uniformes et d'éviter toute ambiguïté et appuie donc la référence au « trafic international ferroviaire ».

L'insertion des mots « trafic international ferroviaire » exclut la possibilité d'étendre les Règles uniformes au trafic national et lie le champ d'application au véritable objectif du contrat d'utilisation.

Le Royaume-Uni considère que l'objectif des CUI est de traiter la relation entre entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure dans les cas où l'entreprise ferroviaire est le transporteur en vertu des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) ou des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

Par conséquent, la modification proposée par le Secrétaire général, qui renvoie au trafic international ferroviaire « entre des États », n'est pas cohérente avec le champ d'application des dispositions des CIV et CIM, où il est question de « deux États membres différents ». De plus, il est question dans l'article 10 des dispositions générales de la Convention des « États membres » qui peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.

2. DÉFINITION – « trafic ferroviaire international »

Le Royaume-Uni prend note de la définition proposée :

« "trafic international ferroviaire" désigne un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ».

i) PROPOSITION

Le Royaume-Uni propose de modifier la définition comme suit :

« “trafic international ferroviaire” désigne un trafic qui nécessite l’utilisation d’un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États membres et coordonnés par les gestionnaires concernés afin de permettre le transport de personnes ou de marchandises au sens des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ».

ii) MOTIF

Le Royaume-Uni estime que le trafic ferroviaire international doit être strictement lié à l’utilisation d’un sillon international et ne devrait renvoyer à rien d’autre. Une référence aux Règles uniformes CIV et CIM indique clairement que la définition de « trafic international ferroviaire » est liée à l’utilisation de sillons aux fins des contrats de transport CIV et CIM.

3. DÉFINITION – « transporteur »

Le Royaume-Uni prend note de la définition de transporteur proposée :

« la personne physique ou morale dont l’activité principale est le transport des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ».

i) PROPOSITION

Le Royaume-Uni propose de modifier la définition comme suit :

« “transporteur” désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ».

ii) MOTIF

La définition proposée de « transporteur » renvoie à l’utilisation commerciale de l’infrastructure, à savoir le transport de personnes ou de marchandises, au moyen du transport international et la référence aux Règles uniformes CIV et CIM empêche la création d’un régime distinct qui n’était pas voulue.

4. ARTICLE 8, c) – RESPONSABILITÉ DU GESTIONNAIRE

Le Royaume-Uni prend note de la modification proposée :

« Le gestionnaire est responsable [...] des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic ferroviaire international causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l’utilisation de l’infrastructure et ayant leur origine dans l’infrastructure. »

i) PROPOSITION

Le Royaume-Uni propose de modifier ce libellé comme suit :

« Le gestionnaire est responsable [...] des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic ferroviaire international causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure. »

ii) MOTIF

Supprimer la référence aux CIV et CIM impliquerait une responsabilité financière potentiellement plus large et imprévisible du gestionnaire d'infrastructure en cas d'extension du champ d'application aux trains et véhicules ferroviaires individuels ne transportant ni voyageurs, ni marchandises.