



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-16019-CUI 4/4 Add. 13  
29.04.2016**

Original: FR

**4<sup>E</sup> SESSION**

---

Commentaires du Luxembourg/CFL



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des transports



Luxembourg, le 07 AVR. 2016

Référence: RAIL/2016/13381

Concerne : Commentaires sur les projets de textes du Secrétaire général modifiés à la suite de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail « RU CUI »

Transmis pour information et à toutes fins utiles à Monsieur François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF.

Pour le ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,

Jeannot POEKER  
Inspecteur principal 1<sup>er</sup> en rang

Annexe(s) :

- Copie du courrier des CFL GI/RE 83035-92138 du 31 mars 2016

**CFL SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS**

---

Direction Générale

**Monsieur François BAUSCH  
Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures  
L-2938 Luxembourg**

Luxembourg, le 31 mars 2016

V/Référence : RAIL/2016/13381  
V/Lettre du : 9 février 2016  
N/Référence : GI/RE 83035-92138  
119/03/2016

Objet : Projets de textes du Secrétariat général de l'OTIF modifiés à la suite de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail « RU CUI »

Monsieur le Ministre,

Comme suite à votre transmis du 9 février dernier relatif aux projets de textes du Secrétariat général de l'OTIF modifiés à la suite de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail « RU CUI », j'ai l'honneur de vous faire parvenir la position de CFL à ce sujet.

En ce qui concerne le champ d'application, comme le but es de mieux définir quels transports sont concernés par les règles uniformes énoncées dans l'Appendice E à la COTIF et non d'en modifier le champ d'application, la fin du § 1 de l'art. 1 devrait être « ... par un train pour un trafic ferroviaire international entre **deux Etats membres.** »

En outre il convient de maintenir la référence au transport au sens de Règles uniformes CIV ou CIM comme objet principal du service de transport, que ce soit dans cet article ou dans la définition du trafic ferroviaire international à l'art. 3. Dans ce même art. 3, il faudrait parler d'Etats membres et non simplement d'Etats. On pourrait donc écrire à l'art. 3 sous aa) : « trafic ferroviaire international » désigne un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats **membres** et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés, **et qui a pour objet principal un service de transport au sens des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM.**

Quant à la définition de transporteur à l'art. 3 c), nous ne voyons pas de raison à introduire l'expression « activité principale ». Par contre il faudrait maintenir de la référence aux Règles uniformes CIV ou CIM. Ainsi, si l'on voulait absolument changer la définition, on pourrait écrire : « transporteur » désigne la personne physique ou morale **qui transporte** des personnes et/ou des marchandises par rail en trafic **ferroviaire** international **sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM** et qui détient... etc.

Quant aux deux variantes pour le recours du transporteur, il vaudrait mieux conserver les dispositions actuelles sans modification c.-à-d. en maintenant la référence aux Règles uniformes CIV ou CIM. Le but n'est en effet pas de modifier le champ d'application de l'Appendice E à la COTIF.

Nous ne préconisons pas le transfert de clauses de responsabilité dans le Règles uniformes CIV et CIM. Les questions de dommages pécuniaires ne devraient pas être traitées séparément. Le gestionnaire de l'infrastructure n'a aucune connaissance des relations contractuelles qui lient le transporteur et ses clients et n'a, contrairement au transporteur, aucun moyen de répercuter les risques opérationnels (notamment les dommages pécuniaires) sur le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Par ailleurs, il faudrait en cas de transfert inclure aussi les dispositions des art. 8 § 2 et art. 5bis dans les Règles uniformes CIV et CIM.

Enfin, il convient de rappeler que beaucoup d'Etats membres ont émis des réserves quant aux Règles uniformes CUI. En transférer des clauses dans des documents où il n'y a actuellement pas de réserves ne semble pas être une bonne idée.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur Général, p.d.

*sig.*

*Timbre :*

*Entrée : 4 avril 2016*

*au Ministère de Développement durable et des Infrastructures de Luxembourg*