

## **Protocole**

### **portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)**

#### **Rapport explicatif**

#### **Historique**

1. Les décisions prises par la 5ème Assemblée générale (Vilnius, 26.5.-4.6.1999) concernant le Protocole 1999 portant modification de la Convention concernant les transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 20 décembre 1990 ainsi que l'ouverture à la signature du Protocole de modification 1999 à la fin de la 5ème Assemblée générale pourraient être le point final de la révision en profondeur de la COTIF.
2. Les travaux préparatoires au sein de l'Office central furent entamés déjà en 1993, déclenchés essentiellement par la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. En 1994, l'Office central avait transmis un questionnaire aux Etats membres de l'OTIF ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées. Par ce questionnaire, il était envisagé de connaître l'opinion des Etats membres ainsi que des organisations et associations internationales en ce qui concerne la nécessité ou l'utilité de modifier la Convention. Sur la base des réponses qui, malheureusement, n'étaient pas très nombreuses, en tenant compte du mandat de la 3ème Assemblée générale (14-16.11.1995, v. chiffre 7.9 du document final, publié dans le Bulletin 1995, p. 193) ainsi que sur la base de son savoir et de ses propres convictions, l'Office central avait soumis, au cours des années 1995, 1996 et 1997, les projets qui suivent :
  - Règles uniformes concernant le contrat de transport international des marchandises (RU CIM) du 5 mai 1995 (publié dans le Bulletin 1995, p. 88 et 118),
  - Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV) du 25 janvier 1996 (publié dans le Bulletin 1996, p. 17 et 62),
  - Régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer (RTD) du 15 mars 1996 (publié dans le Bulletin 1998, p. 379),
  - Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (RU UIV) du 4 avril 1996 (publié dans le Bulletin 1996, p. 106, 110 et 114),
  - Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (RUI) du 1er juillet 1996 (publié dans le Bulletin 1996, p. 181 et 187),

- Protocole 1997 du 30 août 1996 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (publié dans le Bulletin 1996, p. 217 et 221).
  - Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), Annexe au Protocole 1997, du 30 août 1996 (publié dans le Bulletin 1996, p. 228 et 258),
  - Règles uniformes concernant l'admission technique de véhicules ferroviaires (RU ATV) du 1<sup>er</sup> juillet 1997,
  - Règlement pour le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) - sans Annexe - du 1<sup>er</sup> juillet 1997 (publié dans le Bulletin 1997, p. 255 et 268),
  - Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques ainsi que concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU) - sans Annexes - du 19 décembre 1997 (publié dans le Bulletin 1998, p. 2 et 7),
  - Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU ATMF) du 19 décembre 1997 (publié dans le Bulletin 1998, p. 16 et 26).
3. Ces projets ont été examinés, conformément à l'article 6, § 7 de la COTIF 1980, par la Commission de révision en vue de la préparation des décisions à prendre par l'Assemblée générale. Au total, 21 sessions de la Commission de révision se sont tenues. L'Office central, en sus, avait organisé trois sessions avec des experts pour préparer ses projets. En détail :
- Réunion de l'Office central avec des experts relative aux RU CIV (16-18.10.1995),
  - 3<sup>ème</sup> session de la Commission de révision : 1<sup>ère</sup> lecture du projet RU CIM (11-15.12.1995),
  - Réunion de l'Office central avec des experts du droit des wagons (9-11.1.1996),
  - 4<sup>ème</sup> session de la Commission de révision : suite de la 1<sup>ère</sup> lecture des RU CIM (25-29.3.1996),
  - 5<sup>ème</sup> session de la Commission de révision : 1<sup>ère</sup> lecture du projet RU CIV (17-21.6.1996),
  - 6<sup>ème</sup> session de la Commission de révision : suite de la 1<sup>ère</sup> lecture des RU CIM (26-29.8.1996),
  - 7<sup>ème</sup> session de la Commission de révision : suite de la 1<sup>ère</sup> lecture des RU CIV (14-18.10.1996),

- 8ème session de la Commission de révision : 1ère lecture des RU UIV ( 11-15.11.1996),
- 9ème session de la Commission de révision : 1ère lecture du projet RUI (9-13.12.1996),
- 10ème session de la Commission de révision : 1ère lecture du projet COTIF (25-28.2.1997),
- 11ème session de la Commission de révision : suite de la 1ère lecture de la COTIF (18-20.3.1997),
- 12ème session de la Commission de révision : suite de la 1ère lecture des RU UIV (5-7.5.1997),
- 4ème Assemblée générale (8-11.9.1997) : décisions sur les lignes directrices quant à la poursuite des délibérations au sein de la Commission de révision concernant le projet d'une nouvelle COTIF, pour le reste elle a pris note de l'état des travaux,
- 13ème session de la Commission de révision : 2ème lecture du projet COTIF (27-30.10.1997),
- Réunion de l'Office central avec des experts : discussions du projet RU ATV en vue de préparer les projets des RU APTU et des RU ATMF (2-4.12.1997),
- 14ème session de la Commission de révision : suite de la 2ème lecture de la COTIF (19-23.1.1998),
- 15ème session de la Commission de révision : 1ère lecture des projets RU APTU et RU ATMF (2-6.3.1998),
- 16ème session de la Commission de révision : 2ème lecture du projet RU CIM (23-27.3.1998)
- 17ème session de la Commission de révision : 1ère lecture du projet RID, 2ème lecture des projets RUI et RU CIV (4-7.5.1998),
- 18ème session de la Commission de révision : suite de la 1ère lecture des RU APTU et des RU ATMF (25-28.5.1998),
- 19ème session de la Commission de révision : suite de la 2ème lecture de la COTIF (9-12.6.1998),
- 20ème session de la Commission de révision : 2ème lecture du projet RID et suite de la 2ème lecture des RU UIV et des RU CIM (1/2.9.1998),
- 21ème session de la Commission de révision : 3ème lecture du projet COTIF et 1ère lecture du projet du Protocole de modification 1997 (23-28.10.1998),

- 22ème session de la Commission de révision : 2ème lecture du Protocole de modification 1999, partiellement, 4ème lecture du projet COTIF et discussions d'autres propositions relatives aux RU CIV/CIM/CUV/CUI et APTU (1-4.2.1999),
  - 23ème session de la Commission de révision : suite de la discussion des autres propositions relatives aux RU CIM/CUI/APTU et ATMF (23.3.1999).
4. Le projet du nouveau RID en tant qu'Appendice indépendant à la COTIF fut discuté depuis 1993 lors de plusieurs sessions d'un groupe de travail de la Commission d'experts du RID. La Commission de révision en a été saisie, pour la première fois, lors de sa 17ème session, voir le rapport explicatif dans le document AG 5/3.6 du 15 février 1999.
  5. Le projet des RU ATV a été intégré, à la suite de la réunion d'experts en décembre 1997, dans les projets des RU APTU et des RU ATMF. Le projet RTD n'a pas été discuté au sein de la Commission de révision, la 4ème Assemblée générale ayant décidé qu'un tel Appendice ne figurera pas dans la COTIF.
  6. Les résultats des délibérations (à l'exception des résultats de la 23ème session de la Commission de révision du 23.3.1999), ainsi que les rapports explicatifs sont contenus dans les documents AG 5/3.1 à 3.10 du 15 février 1999. C'est sur la base de ces textes que la 5ème Assemblée générale décidera.

### Généralités

1. Quant au fond, le Protocole de modification ainsi que les dispositions idoines de la nouvelle Convention de base (v. doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999 et le rapport explicatif y relatif) dépassent de loin le cadre tel qu'il figure à l'article 2 de la COTIF 1980 concernant le but et les tâches de l'Organisation. Le Protocole et la COTIF dans sa nouvelle teneur visent à créer une Organisation internationale au niveau des Etats, qui traite de **toutes les questions importantes** en matière de **trafic international ferroviaire**, relevant de la **compétence des Etats** (v. art. 2 à 4 du projet COTIF).
2. D'après la conception de l'Office central, l'OTIF, à l'instar de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), devrait constituer, à l'avenir, l'**unique** Organisation intergouvernementale, au sein de laquelle les Etats membres résolvent les questions et problèmes qui se posent en matière de trafic international ferroviaire pour ce qui est de la **responsabilité des Etats**. En sus des bases juridiques pour les transports internationaux ferroviaires, le droit de transport (les RU CIV/CIM actuelles) il convient de citer entre autres :

- les aspects de sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment lors du transport de marchandises dangereuses (actuel et futur RID),
- l'utilisation de wagons des particuliers et des wagons chemins de fer,
- la responsabilité lors de l'utilisation de l'infrastructure, notamment de celle des tiers,
- l'élimination des obstacles lors du franchissement des frontières ("facilités") y inclus des questions douanières,
- les questions techniques (harmonisation et standardisation des véhicules et de l'infrastructure),
- les aspects de la protection de l'environnement, notamment en matière de réduction des nuisances sonores causées par le trafic ferroviaire,
- un système des garanties financières des investissements dans les véhicules ferroviaires ainsi que la saisie de matériel ferroviaire.

3. Dans la mesure où le trafic international est concerné à l'échelle mondiale, toutes ces questions sont traitées dans une seule organisation intergouvernementale, à savoir l'OACI pour l'aviation civile et l'OMI pour la navigation maritime. En revanche, si l'on se base sur l'extension géographique des Etats membres de l'OTIF, le secteur ferroviaire est régi par une multitude d'organisations supranationales, intergouvernementales et semi-étatiques. Ceci entraîne des recoupements de compétences, des double-emplois, un flot de documents, une efficacité réduite, un important besoin de coordination et d'échange d'informations. En sus de l'OTIF, notamment les organisations suivantes traitent, elles aussi, de questions ferroviaires:

- la Communauté européenne (CE) en tant qu'unique organisation supranationale; lui sont attribuées des compétences, en partie, exclusives par les Traités de Rome et de Maastricht, qui ont remplacé les compétences et les droits de souveraineté de ses Etats membres;
- la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU);
- la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT);
- l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSJD);
- l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avec de nombreuses sous-organisations telles que le BCC, l'ERRI, les conférences européennes des horaires et autres;
- la Communauté des chemins de fer européens (CCFE);
- l'Union arabe des chemins de fer (UACF);
- le Comité international des transports ferroviaires (CIT).

4. L'actuel système et le fait qu'une grande partie des Etats membres de l'OTIF ont confié et laissé des compétences étatiques, notamment en ce qui concerne la fixation de normes dans les domaines les plus différents, aux chemins de fer étatiques et à leurs associations internationales, en premier lieu l'UIC, était acceptable et compréhensible, tant que le trafic international ferroviaire était lié à un monopole de réseau et de transport précisément de ces chemins de fer qui, dans la plupart des cas, faisaient partie de l'administration étatique. Ceci était également la conséquence des conférences gouvernementales de Portorož (1921) et de Gênes (1922).

5. Les modifications structurelles, économiques et juridiques qu'a entraîné, du moins pour les Etats membres de la CE, la directive 91/440/CEE, ne permettent plus de maintenir l'actuel système selon lequel les Etats, appelés à agir, transfèrent leurs compétences aux chemins de fer. C'est également pour des raisons de concurrence que les Etats doivent reprendre (à nouveau) les tâches qui émanent de la souveraineté étatique et qui relèvent par conséquent de leur compétence.
6. La séparation juridique et organisationnelle de l'infrastructure et du transport déjà réalisée dans certains Etats membres, la création d'entreprises de transport ferroviaire à statut juridique privée (S.A., S.à.r.l.), la privatisation de ces entreprises déjà intervenue partiellement (vente d'actions détenues par l'Etat) ainsi que la libéralisation progressive dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure ont pour effet que le trafic international ferroviaire s'adapte progressivement, à l'échelle internationale, à la situation dans l'aviation civile et la navigation maritime.
7. Dans l'aviation, le trafic international se déroule depuis toujours de la manière suivante: une entreprise de transport aérien, en général à caractère de droit privé, transporte des voyageurs et des marchandises d'un aéroport (utilisation d'une infrastructure étrangère sous gestion privée ou publique) et atterrit sur un aéroport (à nouveau utilisation d'une infrastructure étrangère) dans un autre Etat. Pour cela, elle fait appel, lors du survol des territoires nationaux d'autres Etats (espaces aériens), aux systèmes étatiques de sécurité aérienne. Cette procédure est régie par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 et les accords bilatéraux entre les Etats en matière de trafic aérien. Sur ce marché, tel qu'il est organisé, règne une forte concurrence.
8. A l'avenir, la situation pourra être similaire en trafic international ferroviaire. Une entreprise de transport ferroviaire transporte en trafic international des voyageurs et des marchandises d'une gare qui n'est pas gérée par elle-même, mais par une autorité étatique ou par une autre entreprise, à une gare située dans un autre Etat, en utilisant sa propre infrastructure ou une infrastructure étrangère qu'elle utilisera dans tous les cas à partir de la frontière, et ce sans participation d'une deuxième ou troisième entreprise de transport ferroviaire. L'on peut concevoir que certaines relations en trafic voyageurs ou marchandises soient exploitées par plusieurs entreprises de transport ferroviaires concurrentielles. Quelques approches y relatives, mais hésitantes se détachent. Tous les aspects, qui ne sont pas à caractère purement commercial, résultant d'une telle situation de concurrence devraient être réglés et traités au niveau étatique de manière impartiale et non-discriminatoire et, si possible, selon des règles uniformes, à condition toutefois qu'il y ait un besoin de régler la matière au niveau étatique. Cela vaut en premier lieu pour la fixation des normes dans les domaines juridiques et techniques et, dans une phase ultérieure, également pour l'application du droit international uniforme dans le domaine ferroviaire.
9. En matière d'application du droit également, l'évolution de l'aviation civile est exemplaire et montre le chemin à suivre. Avec la création des Joint Aviation Authorities (JAA), un premier pas a été franchi vers une coopération et uniformisation des activités étatiques dans le domaine de

l'inspection aéronautique (étatique). A moyen terme, une structure semblable serait recommandable pour les domaines de l'admission technique et de contrôle de matériel ferroviaire (inspection ferroviaire). Un premier pas dans la bonne direction a été franchi par l'instauration en 1997, du Groupe international de liaison entre les inspecteurs ferroviaires (ILGGRI). Mais l'OTIF, elle aussi, pourrait constituer le noyau d'une telle autorité d'inspection ferroviaire internationale.

10. Si l'on applique, sans restriction, les propositions contenues dans les projets de l'Office central du mois d'août 1996 relatifs à un Protocole de modification et à une nouvelle teneur de la COTIF visant à une concentration et à une plus grande efficacité de la coopération internationale dans le domaine ferroviaire, les Etats, mais aussi les entreprises ferroviaires, pourraient réaliser des **réductions de frais** importantes (diminution des contributions à verser aux organisations en raison d'une diminution des besoins en personnel et en matériel). L'élargissement prévu des tâches de l'OTIF n'entraîne pas nécessairement une augmentation proportionnelle des effectifs. Il pourrait cependant permettre une réduction substantielle des besoins en personnel et en matériel auprès d'autres organisations. Ceci reste valable pour les projets soumis à la décision de la 5ème Assemblée générale, malgré le fait que, lors des délibérations au sein de la Commission de révision, beaucoup de propositions ont été relativisées, neutralisées ou rejetées. Quand même, le Protocole 1999 offre la **chance** d'une réorientation fondamentale et prometteuse de la coopération des Etats dans le secteur ferroviaire.
11. Lors des délibérations au sein de la Commission de révision, les Etats membres ne se sont ralliés que partiellement ou avec beaucoup d'hésitations à la conception de l'Office central du mois d'août 1996. Quant aux détails, il est renvoyé aux remarques explicatives concernant les articles 2 à 4 du projet COTIF (v. doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999).

### **En particulier**

En ce qui concerne les formalités nécessaires pour modifier la COTIF en vigueur et ses Appendices, le Protocole 1999 tient compte de l'article 20, § 1 de la COTIF 1980.

### **Préambule**

Les **considérants** dans le préambule énoncent les motifs de certaines dispositions dans les articles du Protocole même ou dans la nouvelle COTIF. Par conséquent, des explications détaillées sont données lorsqu'on traite des articles idoines du Protocole respectivement de la nouvelle Convention de base.

### **Article premier**

#### **Nouvelle teneur de la Convention**

Pour plus de clarté, un texte intégral de la nouvelle teneur de la COTIF et de ses Annexes a été annexé

au Protocole de modification et non seulement les textes des modifications apportées. L'article premier précise que les modifications apportées à la COTIF 1980 et à ses Appendices figurent dans une nouvelle teneur intégrale. Contrairement à la conception initiale de l'Office central, aucune nouvelle Convention qui prendra la place de la COTIF 1980 est créée, mais les modifications se font en sauvegardant la continuité juridique de la COTIF et de l'OTIF, conformément à l'article 20 de la COTIF 1980.

## **Article 2**

### **Dépositaire provisoire**

1. Anticipant la solution définitive de l'article 36 du projet de la COTIF, le § 1 prévoit une règle transitoire. L'Office central et la Commission de révision n'ont pas vu de raison de laisser la fonction de dépositaire à la charge du gouvernement d'un Etat membre de l'OTIF. A l'instar des autres organisations intergouvernementales ayant une personnalité juridique en droit international public, telle que l'OTIF, l'Organisation elle-même est dépositaire dont les fonctions sont exercées par le Secrétaire général (p.ex. ONU, AIEA). En ce qui concerne l'application anticipée de la nouvelle règle concernant le dépositaire, voir l'article 4, § 2.
2. Le § 2 précise les tâches du dépositaire provisoire, à savoir de l'OTIF existante, agissant par l'intermédiaire du Directeur général de l'Office central.

## **Article 3**

### **Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion**

1. Le § 1 prévoit le délai durant lequel le Protocole de modification demeure ouvert à la signature des Etats membres ainsi que le lieu où le Protocole peut être signé.
2. Le § 2 indique la nécessité de ratification ainsi que l'obligation de déposer les instruments y afférents le plus tôt possible auprès du dépositaire provisoire.
3. Le § 3 précise qu'avant l'entrée en vigueur du Protocole, les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans les délais prévus au § 1, mais également des Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent adhérer au présent Protocole en déposant un instrument d'adhésion auprès du dépositaire provisoire. Etant donné qu'une adhésion à la COTIF durant la période avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification ne peut concerner que la COTIF en vigueur, le § 4 précise qu'une telle adhésion qui sera à traiter conformément aux dispositions de l'article 23 de la COTIF 1980 se réfère aussi bien à la COTIF 1980 qu'à la nouvelle teneur de la COTIF, conformément au Protocole de modification. Cette disposition est destinée à empêcher que des adhésions avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification ne se réfèrent qu'à la COTIF 1980; en outre, cette disposition signifie qu'une procédure d'adhésion ultérieure à la COTIF dans sa teneur du Protocole de modification 1999 ne sera pas nécessaire. En ce qui concerne la procédure interne de ratification, cela signifie qu'il faut prendre en considération aussi bien la teneur de la COTIF 1980 et que la nouvelle teneur.

#### **Article 4** **Entrée en vigueur**

1. Le § 1 règle l'entrée en vigueur en renvoyant à l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. A l'heure actuelle, 39 Etats sont des Etats membres, 26 ratifications, acceptations ou approbations du Protocole de modification 1999 seraient donc nécessaires. Afin d'éviter les difficultés qui se sont présentées dans le passé pour constater le quorum, la deuxième phrase précise ce que l'on entend par "Etat membre" au sens de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980.
2. Le § 2 souligne que les règles prévues à l'article 3 concernant le dépositaire provisoire sont applicables dès la mise à la signature du Protocole de modification. L'application de cette disposition présuppose que le dépositaire actuel, le Gouvernement suisse, ne s'oppose pas à cette réglementation. Conformément aux règles généralement reconnues en droit international public (v. également l'art. 24, § 4 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités) les dispositions d'un traité qui réglementent l'authentification du texte, la date d'entrée en vigueur, les fonctions du dépositaire, etc. sont applicables dès l'adoption du texte.

#### **Article 5** **Déclarations et réserves**

Les déclarations et réserves, conformément à l'article 41, § 1 du projet de la COTIF pourraient être faites ou émises, en principe, qu'après l'entrée en vigueur du Protocole de modification, puisque ces dispositions seront en vigueur à partir de ce moment-là. Il existe cependant un besoin pratique de pouvoir faire ou émettre de telles déclarations et réserves à partir de la signature du Protocole de modification 1999, lors d'une adhésion ou à un autre moment, avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification. Etant donné que les réserves, conformément à la COTIF 1980, ne peuvent concerner que cette teneur de la COTIF, l'article 5 précise que des déclarations et réserves concernant des dispositions de la nouvelle teneur de la COTIF peuvent être faites ou émises même avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification. Toutefois, elles ne prennent effet qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999.

#### **Article 6** **Dispositions transitoires**

1. Etant donné que la fin de la période de fonction du Comité administratif, la fin de la période quinquennale pour les montants maximaux que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation ainsi que la fin de la période de fonction du Directeur général de l'Office central ne coïncideront pas avec le moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999, des dispositions transitoires s'avèrent nécessaires (§ 1).
2. Les annexes techniques aux RU APTU n'existeront pas encore au moment de l'adoption du Protocole de modification par la 5ème Assemblée générale; elles seront élaborées durant la

période allant jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole de modification. Par conséquent, le § 2 oblige le Secrétaire général de l'OTIF de convoquer la Commission d'experts techniques dans un délai relativement bref après l'entrée en vigueur du Protocole de modification. Lors de cette première session, la Commission devrait adopter formellement les Annexes aux RU APTU. L'entrée en vigueur de cette décision se fera conformément à l'article 35 de la COTIF, dans sa nouvelle teneur, conformément au Protocole de modification 1999.

3. Le § 3 prévoit une réglementation qui garantit une transition sans encombre de la période de fonction du Comité administratif nommé conformément à la COTIF 1980, à la période de fonction du Comité administratif nommé par l'Assemblée générale qui sera convoquée, conformément au § 1 sur la base de la COTIF dans sa nouvelle teneur du Protocole de modification 1999.
4. Le § 4 prévoit l'expiration du mandat du Directeur général qui est en fonction au moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999.
5. Le § 5 doit garantir le passage sans encombre de la COTIF 1980 à la COTIF dans sa nouvelle teneur en ce qui concerne la vérification des comptes et l'approbation de comptes annuels, la fixation des contributions définitives des Etats membres, le paiement des contributions et en ce qui concerne le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale.
6. Le § 6 précise sur quelles bases les contributions des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le Protocole de modification 1999 entre en vigueur, sont calculées.
7. Le § 7 stipule quel est le droit applicable pour les contrats de transport conclus sur la base des RU CIV/CIM 1980 avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999.

#### **Article 7**

##### **Textes du Protocole**

Cette disposition correspond à l'article 44 de la COTIF dans sa nouvelle teneur et prévoit que le Protocole de modification 1999 est également conclu dans les trois langues énumérées. En ce qui concerne les traductions officielles dans d'autres langues, la solution prévue pour le Protocole de modification 1999 correspond également à l'article 44, § 2 de la COTIF dans sa nouvelle teneur.

##### **Clauses finales**

Le Protocole de modification et son Annexe seront ouverts à la signature, par les représentants des Etats membres, à la fin de la 5ème Assemblée générale en langues française, allemande et anglaise.