Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly

AG 12/13 Add. 1
30.09.2015

Original : FR

RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ

Rapport du Secrétariat de l'OTIF sur les révisions de la COTIF depuis la 5e Assemblée générale de l'OTIF, Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)

Tel. +41 (0) 31 359 10 10 Fax +41 (0) 31 359 10 11 info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

Avant-propos

Le rapport explicatif adopté à Vilnius (Lituanie) par la 5e Assemblée générale de l'OTIF le 3 juin 1999 présentait la genèse de la COTIF 1999. Même s'il n'y a pas de base légale dans la COTIF 1999, il a constitué une précieuse aide à l'interprétation au sens de l'article 31, § 2, de la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969. Depuis, la COTIF et ses appendices ont toutefois subi plusieurs modifications.

Avec la mise en place de ce rapport explicatif consolidée, le Secrétariat de l'OTIF veut mettre à disposition un instrument d'interprétation authentique du texte de la Convention, qui puisse être susceptible de faciliter la compréhension des dispositions qu'elle contient. En ce sens, il permettra aux usagers des transports ferroviaires, aux experts et aux instances judiciaires un accès facilité à la compréhension des dispositions de la COTIF et de ses appendices.

La 8e Conférence de révision (Berne, 30.4 - 9.5.1980) a mis en place un nouveau régime juridique pour les conventions CIV et CIM avec la signature, le 9 mai 1980, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

Entre mai 1980 et la clôture de la 5e Assemblée générale de l'OTIF début juin 1999, le monde ferroviaire a connu de profondes mutations. Les conditions-cadres politiques, économiques, juridiques et techniques régissant le trafic international ferroviaire n'étaient déjà plus, en 1995, les mêmes qu'en 1980. Ces mutations ont soulevé la question de savoir si le droit international ferroviaire, tel qu'il avait été codifié dans la COTIF 1980, répondait encore suffisamment à ces situations nouvelles et s'il était en mesure d'offrir des solutions satisfaisantes en vue des questions et des problèmes nouveaux, notamment à caractère juridique.

L'Office central[1], qui se considérait d'une certaine manière comme le moteur du développement et de l'harmonisation juridique à l'échelle internationale dans le domaine ferroviaire, a répondu à cette question par la négative, en faisant apparaître un besoin pertinent d'adaptation et d'élaboration de réglementations dans les domaines juridiques importants pour le trafic international ferroviaire. L'Office central est parvenu à soumettre, avec ses projets de modification de la COTIF 1980 et des réglementations CIV, CIM et RID existantes, ainsi qu'avec ses projets de nouveaux appendices à la COTIF (CUV, CUI, APTU et ATMF), un système juridique complet et acceptable pour les parties concernées, si ce n'est dans le détail, du moins dans ses éléments fondamentaux.

À cette fin, un important travail de persuasion a été requis, de nombreux malentendus ont dû être éliminés et des problèmes de compréhension ont dû être surmontés. Il a fallu préparer 25 sessions avec des représentants gouvernementaux ou des experts, d'une durée totale de 100 jours, et en consigner les résultats (élaboration des documents, traductions, travail rédactionnel, procès-verbaux). La multitude de documents, leur examen et leur traitement ont entraîné une charge de travail accrue au Secrétariat de l'Organisation par rapport aux années précédentes.

Si les travaux de révisions, d'une durée de quatre ans environ, ont pu être achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius lors de la clôture de la 5e Assemblée générale le 3 juin 1999, c'était non seulement grâce au Secrétariat de l'Organisation et à ses collabora-

---

1 Jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius au 1er juillet 2006, l'Office central des transports internationaux ferroviaires assumait la fonction de secrétariat de l'Organisation.

teurs, dont le nombre est très restreint, mais aussi à l'attitude constructive des représentants des États membres ainsi que des organisations et associations internationales intéressées.

Le Secrétariat de l'OTIF à l'époque espérait que le travail fourni pour la mise en place du Protocole de Vilnius porterait durablement ses fruits et que :

- le nouveau régime juridique dans sa totalité contribuerait sensiblement au renforcement de la compétitivité des chemins de fer dans les marchés internationaux des transports où règne une forte concurrence ;

- les parties spécifiquement concernées par ce nouveau régime juridique, c'est-à-dire les entreprises de transport, les chargeurs, les voyageurs, mais aussi les administrations, jugeraient les nouvelles réglementations comme étant équilibrées et praticables ;

- n'apparaîtrait pas, dans les dix à quinze années suivantes, un besoin fondamental de modification matérielle.

À cet égard, nous pouvons maintenant constater que l'Office central avait vu juste puisque non seulement l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius a emporté un évident succès, mais elle a aussi donné aux États membres de l'OTIF, aux entreprises de transport ferroviaire et à tous les usagers du transport ferroviaire en général une réglementation moderne et fiable, qui a même dépassé ses attentes pour la réalisation et le développement des transports internationaux par chemin de fer et n'a nécessité aucune modification fondamentale pendant les quinze dernières années.

Cependant, après la 24e session de la Commission de révision, plusieurs dizaines de pages d'explication supplémentaires ont été ajoutées au premier rapport explicatif au sujet des articles 9 et 27 de la COTIF et des appendices E, F et G modifiés. Elles étaient alors présentées sous forme de rapport explicatif complémentaire.

De même, de nouvelles pages d'explication ont également été ajoutées après la 25e session de la Commission de révision.

À la 25e session de la Commission de révision qui s'est tenue à Berne les 25 et 26 juin 2014, les États membres de l'OTIF ont appuyé l'intention du Secrétaire général d'améliorer la lisibilité et la cohérence du rapport explicatif en réalisant à droit constant une version consolidée dudit rapport et plus spécifiquement :

- de le mettre à jour et de le contrôler d'un point de vue rédactionnel ainsi que d'adapter le texte existant à la COTIF et ses appendices ;

- de préparer un rapport explicatif en incluant les documents explicatifs déjà approuvés par la Commission de révision afin de livrer un texte consolidé ;

- de présenter ce rapport explicatif révisé en procédure écrite à la Commission de révision, afin que ce document puisse être discuté à la 12e Assemblée générale.

En outre, le présent rapport explicatif devait de surcroît être mis à jour et révisé d'un point de vue rédactionnel pour tenir compte des évolutions du contexte juridique, également pour les

parties de la Convention qui ne sont pas modifiées par la révision de 2014/2015. La terminologie employée dans le Rapport explicatif devait également être ajustée, comme cela a été fait dans le texte de la Convention et de ses appendices.

Depuis la dernière grande révision de la COTIF en 1999, il n'y a pas eu de consolidation du rapport explicatif. C'est la raison pour laquelle il s'agit à présent d'y procéder.

Le présent document regroupe les explications concernant les modifications de la 24e session de la Commission de révision (Berne, 23-25 juin 2009 ; révision partielle) et de la 25e session de la Commission de révision (Berne, 25-26 juin 2014 ; révision partielle). Les explications, les compléments et les modifications à propos de la COTIF et de ses appendices sont ajoutés tels qu'ils ont été approuvés par les commissions de révision correspondantes et la 12e Assemblée générale.

Enfin, le Secrétariat voudrait profiter de ce rapport consolidé pour adresser personnellement ses sincères remerciements aux collaborateurs du Secrétariat, aux présidents des différentes sessions de la Commission de révision et de l'Assemblée générale, aux délégués des États membres, des organisations et associations internationales et aux experts ayant apporté leur conseil à l'OTIF pour leur engagement, leur compréhension, leurs contributions constructives et leur persévérance.

Le Secrétariat de l'OTIF espère que tous ceux qui ont participé aux travaux de révision pourront dire que ce travail en valait la peine.

Berne, en septembre 2015

Rapport du Secrétariat de l'OTIF sur les révisions de la COTIF depuis la 5ème Assemblée générale de l'OTIF

A. Introduction

1. Les auteurs de la première convention internationale relative au transport ferroviaire des marchandises s'étaient déjà rendu compte qu'une adaptation régulière aux changements économiques, juridiques et techniques serait nécessaire. Les États membres ont été en mesure, au moyen de huit conférences de révision ordinaires et plusieurs conférences de révision extraordinaires, non seulement d'adapter régulièrement le droit des transports ferroviaires aux changements continuels, mais aussi de sauvegarder l'unité de ce droit.

2. Sur la base de la procédure de modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 établie par la 8e Conférence de révision en 1980 et entrée en vigueur le 1er mai 1985, une révision partielle de la COTIF a eu lieu dans les années 1989/1990 (v. Bulletin 1990, p. 30 et suiv. et p. 67 et suiv.). Néanmoins, une révision en profondeur de la Convention, voire de l'ensemble du droit international ferroviaire, s'est avérée nécessaire peu de temps après.

3. Selon la tradition, l'Office central, ci-après dénommé « le Secrétariat », en tant que secrétariat de l'ancienne Union administrative et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) existant depuis 1985, a, après chaque révision, non seulement rédigé un rapport sur les travaux de révision, mais aussi publié, sous forme d'édition reliée, l'ensemble des documents, y compris les procès-verbaux des sessions de la Commission de révision et des conférences de révision. Cette pratique a été abandonnée pour la première fois à l'occasion de la révision partielle de 1989/1990 susmentionnée, probablement parce que les travaux étaient suffisamment documentés par les procès-verbaux des deux sessions de la Commission de révision et le procès-verbal de la 2e Assemblée générale de 1990.

4. En raison de considérations économiques, le Secrétariat a renoncé également à documenter la révision en profondeur de la COTIF, achevée avec la signature du Protocole de Vilnius le 3 juin 1999, sous forme d'une édition reliée de l'ensemble des documents de révision et des procès-verbaux. L'usage qui en serait probablement fait et le nombre relativement restreint des utilisateurs ne justifient pas, du point de vue économique, la charge de travail et les frais liés à une telle publication, compte tenu du volume des documents et des procès-verbaux. L'Office central a, par conséquent, décidé de présenter un rapport plus détaillé sur les travaux de révision qui ont abouti à l'adoption du Protocole de Vilnius. Outre une présentation générale mais succincte des bases juridiques, du déroulement des travaux de révision et des principales modifications quant au fond, le rapport contient, sous une forme actualisée, les rapports explicatifs concernant les textes soumis à la 5e Assemblée générale. De plus, ce rapport était destiné à faciliter et à accélérer la ratification, l'acceptation ou l'approbation, et donc la mise en vigueur du Protocole de Vilnius avec son annexe, la COTIF dans sa teneur modifiée.

B. Champ d'application de la COTIF en 2015

5. L'Organisation compte actuellement 48 États membres en Europe, en Afrique du Nord et en Asie, appliquant le droit uniforme de la COTIF : Albanie, Algérie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Lettonie, Liban, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, Maroc, Monaco, Monténégro, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie et Ukraine. L'Union européenne a adhéré au droit uniforme de la COTIF au 1er juillet 2011. La Jordanie est un État membre associé de l'OTIF.

Actuellement, la qualité de membre de l'Irak et du Liban est suspendue, étant donné que le trafic international ferroviaire avec ces États est interrompu.

I. RÉVISION DE 1999

Bases juridiques et objectif de la révision

6. La procédure de révision créée par la 8e Conférence de révision de 1980 prévoit trois organes différents compétents pour examiner des propositions de modifications ainsi que pour en décider, à savoir l'Assemblée générale, la Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses. La procédure de révision varie en fonction de l'organe auquel une proposition de modification doit être soumise pour décision définitive. Les décisions de l'Assemblée générale doivent notamment être ratifiées, acceptées ou approuvées, alors que cela n'est pas le cas pour les décisions des deux autres organes.

7. Saisie d'une proposition de modification étroitement liée avec des dispositions dont la modification est de la compétence d'un autre organe, l'Assemblée générale peut toutefois constater sa propre compétence (droit d'évocation de l'Assemblée générale). Compte tenu de l'ampleur de la révision, il s'est avéré inapproprié que certaines décisions de modifications soient prises par la Commission de révision et d'autres par l'Assemblée générale et que ne soit adopté que le libellé des dispositions ainsi modifiées. L'Assemblée générale a fait usage de son droit d'évocation et a adopté, à sa 5e session, le 3 juin 1999 à Vilnius, non seulement le Protocole 1999 portant modification de la COTIF du 9 mai 1980, mais également l'ensemble de la Convention dans sa nouvelle teneur, y compris tous ses appendices. La modification intervient donc en sauvegardant la continuité juridique de la COTIF conformément à son article 20 ainsi que la continuité juridique de l'OTIF en tant qu'organisation intergouvernementale.

8. Conformément au mandat attribué par la 3e Assemblée générale (Berne, 14-16.11.1995), l'objectif de la révision en profondeur devait être :

8.1 de trouver une solution « qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide dans le cadre [...] de la COTIF » (document final, ch. 7.7),

8.2 de trouver une solution au problème de la composition du Comité administratif (document final, ch. 7.8),

8.3 d'élaborer, en tenant compte d'une proposition de la Belgique (doc. AG 3/11 du 29.8.1995), des Règles uniformes allant au-delà du domaine du droit des transports, à savoir pour (document final, ch. 7.9) :

- la « circulation des engins de transport », y compris des normes techniques relatives à l'immatriculation et à l'admission technique sur la base d'une reconnaissance mutuelle,
- les relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport (contrat d'immatriculation),
- les relations entre les propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure,
- les contrats de transports RID.

9. Après avoir pris acte de l'état des travaux préparatoires concernant la révision en profondeur de la Convention, la 3e Assemblée générale avait chargé le Secrétariat d'achever les travaux préparatoires, si possible, jusqu'à la fin du premier trimestre 1997 et de convoquer la 4e Assemblée générale au cours du deuxième trimestre 1997.

10. Ce calendrier très exigeant n'a pas pu être respecté. Après que la Commission de révision eut tenu, entre la 3e et la 4e Assemblée générale, un total de 11 sessions, d'une semaine dans la plupart des cas, sans qu'elle ait été en mesure de trouver des solutions à de nombreuses questions, en partie politiques, notamment en ce qui concerne la Convention elle-même, la 4e Assemblée générale a été convoquée (Athènes, 8-11.9.1997), avec pour but de discuter certains problèmes de fond et de prendre des décisions de principe. La 4e Assemblée générale s'est, d'une part, contentée de prendre acte de l'état des travaux jusqu'alors réalisés, notamment en ce qui concerne les Règles uniformes (RU) CIV, CIM, CUV et CUI ainsi que le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Elle a, d'autre part, sur la base des documents préparés, décidé des lignes directrices en ce qui concerne la poursuite des délibérations relatives à la Convention même au sein de la Commission de révision. De plus, elle a donné le « feu vert » pour la préparation de règles uniformes concernant l'admission technique à la circulation internationale de véhicules ferroviaires, y compris ses bases techniques. L'Assemblée générale a cependant refusé que l'OTIF s'occupe à l'avenir de questions douanières relatives au trafic ferroviaire (projet du Secrétariat pour un appendice supplémentaire relatif à un régime international de transit douanier).

Travaux préparatoires

11. Les explications suivantes ne sont qu'une présentation très succincte de l'ensemble des travaux réalisés. Par ailleurs, les travaux préparatoires du Secrétariat, les travaux de différents groupes d'experts, l'élaboration des projets de textes et les délibérations au sein de la Commission de révision sont décrits en détail dans les rapports explica-

tifs relatifs aux textes décidés (Protocole de modification, Convention, etc.), qui font partie du présent rapport.

12. Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993, soit à quelques jours près un siècle après l'entrée en vigueur de la première Convention internationale relative au transport ferroviaire de marchandises, le Secrétariat a analysé en détail les conséquences d'une séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec les prestations de services de transport et a ainsi déclenché les travaux ultérieurs en vue d'une révision en profondeur de la COTIF (v. ch. 11-18 des Généralités relatives aux RU CIM).

13. Le Secrétariat a élaboré l'ensemble des projets de textes d'une « nouvelle » COTIF, y compris le Protocole de modification et le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, ainsi que de ses huit appendices prévus initialement (pour plus de détails, v. ch. 2 des Généralités relatives au Protocole 1999).

14. La Commission de révision a discuté de ces projets au cours de 21 sessions au total (la 1re et la 2e session de la Commission de révision s'étaient déjà tenues en 1989/1990). Les projets de textes soumis à la 5e Assemblée générale sont le résultat de 90 journées de négociations au sein de la Commission de révision. 32 États membres ont participé aux sessions de la Commission de révision, toutefois seuls huit États (Allemagne, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni et Suisse) étaient représentés à toutes les sessions de la Commission de révision. Par ailleurs, la Slovaquie a participé à 20 sessions, la Hongrie, le Liechtenstein et la Pologne à 19 sessions, la Roumanie à 18 sessions, la Grèce et le Portugal à 16 sessions, la Bulgarie à 14 sessions, la Finlande et la Lituanie à 13 sessions, l'Autriche et la Croatie à 11 sessions, l'Espagne, Monaco et la Suède à 10 sessions, la Norvège et la Turquie à 8 sessions, le Luxembourg à 6 sessions, le Danemark à 5 sessions, la Bosnie-et-Herzégovine à 3 sessions, l'Algérie et le Liban à 2 sessions et l'Albanie et la Tunisie à une session. Les États suivants n'ont pas participé du tout aux délibérations de la Commission de révision : Irak, Iran, Irlande, ancienne République yougoslave de Macédoine, Maroc, Slovénie et Syrie. À 4 des 21 sessions, le quorum n'était pas atteint et à 2 autres sessions il ne l'était que temporairement. Au cours des sessions, à l'occasion desquelles le quorum n'était pas atteint, la Commission de révision a délibéré des textes sans pouvoir les adopter à titre définitif.

15. Bien qu'au départ les États membres ainsi que les organisations et associations internationales participant en tant qu'observateurs défendaient des positions très divergentes, il a été possible, grâce à la coopération au sein de la Commission de révision et à l'attitude constructive des participants, de parvenir, dans presque tous les cas, à des solutions soutenues par la grande majorité des États membres.

Déroulement de la 5e Assemblée générale

16. Les résultats des travaux de la Commission de révision ont été soumis à la 5e Assemblée générale de l'Organisation (doc. AG 5/3.1-10 final du 15.2.1999) qui, en application de l'article 6 de la COTIF, a siégé sur invitation du gouvernement lituanien du 26 mai au 3 juin 1999 à Vilnius.

17. 29 des 39 États membres de l'OTIF ont participé à l'Assemblée générale : Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-et-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Dane-

mark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Syrie, République tchèque, Tunisie.

18. Ont participé en outre : 3 États avec statut d'observateur (Égypte, Estonie, Lettonie), la Commission européenne, une organisation internationale (Organisation pour la collaboration des chemins de fer – OSJD) et 7 associations internationales (Comité international des transports ferroviaires – CIT, Comité européen de normalisation – CEN, Union internationale des transports routiers – IRU, Union internationale des tarifeurs – IVT, Union internationale des chemins de fer – UIC, Union internationale des wagons privés – UIP et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route – UIRR).

19. Conformément à l'article 6 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale le secrétariat a été assuré par l'Office central.

20. L'Assemblée générale a élu président S.E. Vytautas Naudužas (Lituanie), premier vice-président M. Anders Iacobæus (Suède) et deuxième vice-président M. László Polgár (Hongrie).

21. L'Assemblée générale a constitué les commissions suivantes qui se composaient comme suit :

21.1 Commission de vérification des pouvoirs : président M. Rudolf Metzler (Suisse), vice-président M. Jan J. Hilt (Pays-Bas) ; membres : Lituanie, Roumanie, Syrie, République tchèque.

21.2 Commission de rédaction : présidente Mme Marie-Noëlle Poirier (France), co-présidents M. Thomas Edler von Gäßler (Allemagne) et M. Robin Bellis (Royaume-Uni) ; membres – rédaction française : Belgique, France, Suisse, Tunisie ; membres – rédaction allemande : Allemagne, Suisse ; membres – rédaction anglaise : Finlande, Royaume-Uni.

22. L'Assemblée générale a délibéré sur la base du Règlement intérieur qu'elle avait adopté le 2 octobre 1985, toutefois avec les modifications décidées au début de cette session et qui sont entrées en vigueur immédiatement après leur adoption (v. ch. 7.2 du document final et annexe 1 y relative).

23. L'Assemblée générale a pris connaissance du rapport du Directeur général de l'Office central sur le résultat des délibérations préparatoires au sein de la Commission de révision en ce qui concerne les modifications de la Convention.

24. Nonobstant le long et intensif travail préparatoire du Secrétariat et de la Commission de révision, la 5e Assemblée générale avait encore à délibérer d'environ 150 propositions ou suggestions de modification, dont 30 étaient identiques. Ce travail a pu être mené à bien, dans un laps de temps relativement court, non seulement grâce au président de l'Assemblée générale, mais aussi à l'attitude constructive des délégués.

25. La 5e Assemblée générale a adopté en trois versions linguistiques, sans voix négative, le « Protocole 1999 » portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, Protocole dit de Vilnius. Il a été ouvert à la signature le 3 juin 1999 à Vilnius et signé ce jour même par 22 États membres : Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-et-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Grèce, Hongrie, Italie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Syrie.

Principaux points de la révision de la COTIF

26. Ci-dessous sont résumés les éléments essentiels de la révision de la COTIF. Pour plus de détails, il est à nouveau renvoyé aux rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés faisant partie du présent rapport.

27. Domaine institutionnel (Protocole de modification et Convention dans sa nouvelle teneur)

27.1 Outre le préambule qui présente les considérations ayant conduit à la révision en profondeur de la COTIF, le Protocole de modification 1999 contient des dispositions de droit international public, nécessaires pour assurer la transition de la COTIF 1980 à la Convention dans sa teneur modifiée. L'OTIF reprend la fonction de dépositaire de la Convention en lieu et place du gouvernement suisse.

27.2 Les modifications suivantes sont à mentionner au sujet de la Convention dans sa nouvelle teneur :

27.2.1 Le but de l'Organisation a été considérablement élargi. L'OTIF doit contribuer à la suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de celles-ci relèvent de la compétence des États. Elle doit, en outre, contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

27.2.2 Les États membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'OTIF.

27.2.3 L'Organisation constitue un cadre dans lequel les États membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales, qui favoriseront, amélioreront et faciliteront le trafic international ferroviaire.

27.2.4 En plus du français et de l'allemand, l'anglais est accepté comme troisième langue de travail. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

27.2.5 Sont créées une Commission d'experts techniques et une Commission de la facilitation ferroviaire.

27.2.6 Le Comité administratif se compose d'un tiers des États membres (au lieu du nombre fixe de 12) et est désigné pour trois ans (5 ans avant la modification) afin de permettre des changements plus fréquents et une participation plus intensive d'autant

d'États membres que possible. L'Assemblée générale doit elle aussi se réunir régulièrement tous les trois ans (5 ans avant la modification).

27.2.7 Un rythme bisannuel est prévu pour le programme de travail, le budget et les comptes.

27.2.8 Les tâches de l'Office central, en tant que secrétariat de l'Organisation, sont désormais assumées par le Secrétaire général, organe de l'OTIF, qui est nommé par l'Assemblée générale.

27.2.9 Une liste des lignes comme base pour l'application des RU CIV/CIM n'est en principe tenue que pour des transports maritimes et des transports transfrontaliers par voie de navigation intérieure.

27.2.10 Le système de financement tient compte aussi bien de la longueur de la totalité de l'infrastructure ferroviaire des États membres que de leur puissance économique selon la clef de répartition des contributions aux Nations unies.

27.2.11 La procédure de révision est encore accélérée. Toutefois, l'objectif de soumettre tous les appendices, dans leur intégralité, à la procédure de révision simplifiée, n'a toujours pas été atteint.

27.2.12 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant une compétence propre pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres (p. ex. la Communauté économique européenne, devenue l'Union européenne).

27.2.13 Le statut de « membre associé » a été introduit.

28. Droit international du transport des voyageurs (RU CIV)

28.1 L'application des Règles uniformes se fait, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites.

28.2 Le contrat de transport international ferroviaire est conçu comme un contrat consensuel (avant la modification : contrat formel), comme c'est le cas en transport maritime en vertu de la Convention d'Athènes et en transport aérien en vertu de la Convention de Varsovie.

28.3 Les RU CIV ne prévoient plus ni obligation de transporter, ni obligation tarifaire et accordent une grande liberté contractuelle aux parties au contrat.

28.4 La plupart des montants maximaux de responsabilité ont été augmentés (exception : perte et avarie de véhicules automobiles transportés).

28.5 Le statut juridique du transporteur substitué est réglé à l'instar de la Convention d'Athènes.

28.6 Le transporteur est responsable envers le client, même en cas de dommages ayant leur cause dans le domaine de responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

28.7 Une responsabilité objective stricte du transporteur est prévue en cas de suppression de trains, de retard ou de correspondance manquée ; cette responsabilité ne connaît que quelques rares causes d'exonération, mais limite en revanche les dommages-intérêts (frais d'hébergement et frais occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur).

29. Droit international de transport des marchandises (RU CIM)

29.1 Une harmonisation avec le droit applicable à d'autres modes de transport, notamment avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), a été, dans une large mesure, atteinte.

29.2 L'application des Règles uniformes se fait, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites.

29.3 Une extension contractuelle du champ d'application est possible lorsque seulement le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un État membre. Ceci permet la conclusion de contrats de transport direct, conformément aux RU CIM, également en trafic Est-Ouest avec des États dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS).

29.4 Le contrat de transport est conçu comme un contrat consensuel (avant la modification : contrat réel et formel) ; la lettre de voiture est seulement un document de preuve. En cela, le droit international de transport ferroviaire des marchandises suit la solution applicable à d'autres modes de transport (CMR, Règles de Hambourg, Convention de Varsovie).

29.5 Les RU CIM ne prévoient plus ni obligation de transporter, ni obligation tarifaire. Une plus grande liberté contractuelle est accordée aux parties au contrat au sujet, p. ex., de la détermination de l'itinéraire, des délais de livraison et des conditions de paiement.

29.6 Le montant maximal de responsabilité de 17 droits de tirage spéciaux est maintenu. Le transporteur peut toutefois élargir sa responsabilité.

29.7 Le statut juridique du transporteur substitué est réglé à l'instar des Règles de Hambourg.

29.8 En lieu et place de la réglementation figurant dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), des dispositions particulières ont été élaborées dans le cadre des RU CIM au sujet du transport de véhicules en tant que marchandise, aussi bien en ce qui concerne le fondement de la responsabilité (responsabilité pour faute présumée) qu'en ce qui concerne l'indemnisation (valeur usuelle). Ces dispositions particulières s'appliquent également au transport d'unités de transport intermodal.

29.9 Les causes d'exonération de responsabilité sont réduites en ce qui concerne le trafic fer-mer ; ainsi, notamment, la faute nautique n'est plus une cause d'exonération.

30. Transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

30.1 Le RID devient un appendice à la COTIF. L'application du RID ne dépend donc plus de l'existence d'un contrat de transport CIM.

30.2 L'élaboration (dans l'annexe du RID) de définitions des intervenants dans le transport des marchandises dangereuses et la détermination de leurs obligations créent une plus grande clarté juridique.

30.3 L'annexe du RID contient des bases juridiques pour des dispositions particulières concernant les transports complémentaires sur des parcours maritimes.

30.4 Des dispositions sont également prévues dans l'annexe du RID en ce qui concerne l'entraide administrative, les conseillers à la sécurité et un système uniforme de rapports sur les accidents ou incidents.

30.5 Le transport des marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord de véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes est réglé en détail dans l'annexe du RID.

31. Utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV)

31.1 Il est clairement distingué entre l'admission technique et le contrat d'utilisation des véhicules.

31.2 Toutes les catégories de wagons (avant la modification : wagons dits wagons-réseaux, wagons de particuliers et autres wagons, qui ne sont pas immatriculés auprès d'un chemin de fer, pour répondre p. ex. à une demande en période de pointe) et toutes les formes de contrats d'utilisation sont traitées de la même manière en tant que droit dispositif. La différenciation qui était faite entre les divers types de contrats (« contrat d'immatriculation ») est supprimée.

31.3 Les parties au contrat se voient accorder une très grande liberté contractuelle. Il sera toujours possible de conclure des contrats multilatéraux selon les règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV), devenu après le 1er juillet 2006 le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international.

31.4 Les RU CUV se limitent à régler la responsabilité et le for à titre subsidiaire. Seules les dispositions en matière de prescription sont contraignantes.

32. Utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (RU CUI)

32.1 Les RU CUI se limitent à régler les relations contractuelles, notamment la responsabilité, entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur ainsi que les actions des auxiliaires du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Il n'est pas porté atteinte à des prescriptions de

droit public, comme p. ex. les directives de l'Union européenne (UE), relatives aux droits d'accès et aux conditions de ceux-ci.

32.2 Des dispositions contraignantes en matière de responsabilité empêchent que la réglementation uniforme soit contournée par des actions concurrentes (délictuelles ou quasi-délictuelles).

32.3 Quant au reste, les RU CUI accordent une grande liberté contractuelle aux parties dans la conception de leurs droits et de leurs obligations, en ce qui concerne p. ex. l'étendue de l'utilisation, le paiement, la durée du contrat, etc.

32.4 Les tribunaux de l'État membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège sont prévus à titre de for subsidiaire.

32.5 La prescription (3 ans) est réglée de manière contraignante.

32.6 Des accords-litiges sont permis : les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles feront valoir leurs droits à dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat ou renonceront à les faire valoir.

33. Droit de l'admission technique de matériel ferroviaire

33.1 Validation de normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes (RU APTU)

33.1.1 Les RU APTU fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

33.1.2 Les RU APTU ont pour but d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ferroviaire.

33.1.4 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées doivent contribuer à assurer la sécurité, la compatibilité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international et tenir compte de la protection de l'environnement ainsi que de la santé publique.

33.1.3 L'élaboration de normes techniques reste du ressort des organismes de normalisation nationaux ou internationaux, qui en ont eu la charge jusqu'à présent (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI, etc.), ou des associations internationales œuvrant dans le domaine ferroviaire, comme l'UIC et l'OSJD.

33.1.5 Les RU APTU mettent en place, dans le domaine ferroviaire, une base juridique similaire à celle prévue dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation concernant le trafic routier.

33.1.6 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées relaient, d'une part, l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT) datant de 1882/1938, et remplacent, d'autre part, les diverses prescriptions

du RIV et du RIC concernant l'admission technique des véhicules ainsi que les fiches techniques de l'UIC.

33.2 Admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF)

33.2.1 Les RU ATMF fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires sont admis à être utilisés en trafic international.

33.2.2 L'admission technique relève de la compétence des autorités nationales (ou le cas échéant internationales) compétentes en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie.

33.2.3 Les autorités peuvent transférer à des organismes reconnus aptes, y compris des entreprises, la compétence d'octroyer l'admission technique, à condition qu'elles en assurent la surveillance. Cependant, la création de monopoles au profit d'entreprises qui se trouvent dans une situation de concurrence est interdite.

33.2.4 L'admission technique s'effectue soit en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné, soit en deux étapes en octroyant l'admission de type de construction à un type donné, puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée.

33.2.5 L'admission technique est effectuée sur la base des normes techniques validées et des prescriptions techniques adoptées en vertu des RU APTU.

33.2.6 L'admission technique par l'autorité compétente d'un État partie doit être reconnue par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique.

33.2.7 La preuve de l'admission technique se fait au moyen de certificats établis selon des modèles uniformes.

Remarque finale à la révision de 1999

34. L'on peut dire, en conclusion, que le Protocole de Vilnius a élargi les compétences et le champ d'activités de l'OTIF de telle manière que cette organisation pourra devenir, à l'instar de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une organisation intergouvernementale chargée de traiter, au niveau étatique, toutes les questions ayant trait au transport ferroviaire.

35. Avec la signature du Protocole de modification, dit de Vilnius, le 3 juin 1999, un pas important a été franchi pour le développement du trafic international ferroviaire. Le Protocole 1999 est resté ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1999.

36. Le Protocole 1999 et, par conséquent, la COTIF révisée, après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des États membres, sont entrés en vigueur le 1er juillet 2006.

II. RÉVISION DE LA COTIF EN 2009

37. La 24e session de la Commission de révision s'est tenue à Berne du 23 au 25 juin 2009. Son principal objectif était d'adapter les appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) de la COTIF aux évolutions survenues entre temps dans le domaine du droit de la CE, devenue l'UE. En effet, l'entrée en vigueur de la COTIF du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, le 1er juillet 2006, avait eu pour conséquence l'émission par tous les États membres de l'Union européenne et la Norvège également membres de l'OTIF d'une déclaration de non-application desdits appendices en vertu de l'article 42, § 1, 1er alinéa, de la COTIF.

38. *Convention de base*

Concernant la Convention de base, cette session de la Commission de révision a saisi cette occasion pour non seulement éliminer le « franc-or », en modifiant les dispositions de l'article 9 (Unité de compte) de la Convention qui relevaient de sa compétence, mais aussi pour s'exonérer, par des suppressions à l'article 27 (Vérification des comptes), de l'obligation de devoir organiser une session à la moindre modification de ces dispositions.

39. *Utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international*

En ce qui concerne les modifications des CUI, la Commission a pu s'appuyer sur les résultats d'un « groupe CUI » composé de représentants de la Commission européenne et du Secrétariat de l'OTIF ainsi que d'experts en droit des États membres de l'Union européenne (UE) et de la Suisse, qui, lors de plusieurs sessions, avait identifié des aspects incompatibles pouvant donner matière à litige entre le droit de la CE, devenue l'UE, et les CUI, et avait élaboré des propositions de solutions correspondantes. Les modifications de l'appendice E (CUI) prenaient en compte les évolutions survenues dans la législation de la CE (notamment les directives 2001/14/CE, 2004/49/CE et 2004/51/CE et le règlement CE/1371/2007).

En outre, la Commission de révision a approuvé l'idée d'attirer l'attention dans un rapport explicatif complémentaire qui est intégré dans la présente version consolidée, sur le fait que les transports internationaux ferroviaires au départ d'États non membres de l'UE et à destination de l'UE sont soumis, outre à toute obligation existant en vertu de la COTIF, à la législation de l'UE. Ce rapport est rédigé de manière à être considéré comme un « moyen complémentaire d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. Il vise également à mettre en lumière les domaines où règne une ambiguïté ou un flou juridique en raison de l'existence de deux régimes juridiques distincts dont on a reconnu qu'ils se chevauchaient à certains égards et attire à ce titre l'attention des opérateurs sur l'existence de dispositions du droit de l'UE.

Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, cela inclut également *mutatis mutandis* les États dans lesquels le droit de l'UE s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'UE.

40. *Droit de l'admission technique de matériel ferroviaire*

Concernant les appendices techniques,, le « groupe Schweinsberg [2]», créé en 2004 et auquel ont pu participer tous les États membres de l'OTIF, la Commission européenne et les organisations du secteur, avait entrepris d'adapter les appendices APTU et ATMF aux instruments juridiques communautaires, considérablement élargis depuis l'adoption de ces deux appendices, notamment dans les domaines de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité. L'objectif du groupe de travail était de définir, en ce qui concerne l'application des dispositions techniques relatives au matériel ferroviaire utilisé en trafic international ferroviaire, à quels moments le droit communautaire, aujourd'hui droit de l'Union européenne, primait ou non sur celui de la COTIF, ainsi que de se concerter sur les types d'agrément et de certificats techniques qui devaient faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle.

La solution trouvée consiste à faire correspondre les prescriptions techniques uniformes (PTU) du système de la COTIF aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) adoptées dans le droit de la CE, aujourd'hui droit de l'UE.

41. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les propositions des deux groupes de travail et est convenue non seulement de textes modificatifs, mais aussi des rapports explicatifs y afférents.

Étant donné que l'interopérabilité technique était plus avancée dans l'UE que dans la zone OTIF, les modifications des deux appendices techniques, APTU et ATMF, décidées par la Commission de révision, étaient plus importantes.

Avec la révision des appendices E, F et G en 2009, le droit de la COTIF est devenu parfaitement compatible avec le droit de l'UE et la nouvelle version de ces appendices a donc pu entrer en vigueur le 1er décembre 2010.

42. La 9e Assemblée générale de l'OTIF, qui s'est tenue à Berne les 9 et 10 septembre 2009, a de plus approuvé, conformément aux résultats de la 24e session de la Commission de révision :

- l'adaptation rédactionnelle des renvois à « l'article 27, § 2 à 5 » figurant à l'article 14, § 6, et à l'article 33, § 4, lettre a), de la Convention,
- le Rapport explicatif concernant les articles 1er, 4, 8 et 9 des CUI,
- les adaptations rédactionnelles ainsi que le Rapport explicatif concernant les articles 1er, 3, 9, 10 et 11 des APTU et
- les adaptations rédactionnelles ainsi que le Rapport explicatif concernant les articles 1 er, 3 et 9 des ATMF.

---

[2] Le groupe Schweinsberg a été crée en 2004, et doit son nom à M. Ralf Schweinsberg, Vice-président de l'Office fédéral des chemins de fer de l'Allemagne en charge de veiller à la sécurité ferroviaire sur le réseau ferré allemand, qui a présidé ce groupe de travail jusqu'à la fin des travaux en 2006.

III. ADHÉSION DE L'UNION EUROPÉENNE À LA COTIF

43. En date du 23 juin 2011, l'Union européenne (UE) a adhéré à la COTIF et l'accord d'adhésion est entré en vigueur le 1er juillet 2011.

En effet, la 10e Assemblée générale de l'OTIF réunie en session extraordinaire à Berne les 22 et 23 juin 2011 a décidé avec 27 voix pour, aucune voix contre et 6 abstentions l'approbation de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF (art. 14, § 2, lettre n), de la COTIF). La base juridique correspondante était donnée par l'article 38 COTIF.

Parvenir à un consensus sur l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF n'a pas été chose facile. Les discussions se sont prolongées plusieurs années avant d'aboutir à une conclusion. La médiation de la Suisse pour lever les derniers obstacles a été très précieuse. Lors des délibérations de l'UE avec l'OTIF, la Commission européenne agissait sur mandat du Conseil de l'UE et l'accord d'adhésion a finalement pu être approuvé par le Parlement européen et le Conseil de l'UE.

Selon l'accord d'adhésion, l'article 2 qui fait référence à la clause dite « clause de déconnexion » établit que dans leurs relations mutuelles, les États membres de l'OTIF qui sont des États membres de l'UE appliqueront les règles de l'UE et n'appliqueront donc les règles de la COTIF que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné.

De plus, l'UE ne paie pas de contribution au budget de l'OTIF et ne prend pas part aux décisions concernant ce budget. Elle ne participe pas non plus aux travaux du Comité administratif.

La Commission européenne exerce le droit de vote de ses États membres pour les questions pour lesquelles l'UE détient la compétence exclusive. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières pour lesquelles l'UE a une compétence partagée avec ses États membres, le droit de vote est exercé soit par l'UE, soit par ses États membres. Dans les autres cas, les États membres de l'UE votent individuellement.

En outre, l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF a conduit la plupart des États membres de l'UE à lever leurs réserves qui entraînaient la non-application des appendices E, F et G à la COTIF.

IV. Révision de la COTIF en 2014

44. Les 25 et 26 juin 2014 s'est tenue à Berne la 25e session de la Commission de révision.

44.1 *Révision de la Convention de base*

Depuis 2012, le vérificateur des comptes recommandait à l'OTIF de « faire le nécessaire pour engager le processus de révision de cette disposition de la COTIF afin que l'article 27 de la COTIF ne garde que les éléments généraux de la vérification des comptes et de laisser au Règlement financier et comptable de l'Organisation le soin de régler en détail les tâches des vérificateurs ».

C'est pour répondre à cette recommandation que le Secrétariat a proposé de modifier l'article 27 de la COTIF. Cette modification a été adoptée. Ces dispositions permettent désormais de garantir dans son intégrité le pouvoir de contrôle des vérificateurs des comptes, conformément aux normes internationales en vigueur.

44.2 *Révision des Règles uniformes CUV*

La Commission de révision a adopté la modification de l'article 2 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), appendice D à la Convention, visant à inclure dans le texte légal une nouvelle définition du « détenteur » afin de la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE, reprise dans les RU ATMF, tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV.

44.3 *Révision des Règles uniformes CUI*

En ce qui concerne la proposition de modification des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), appendice E à la Convention, la Commission a approuvé des adaptations rédactionnelles à l'article 5 *bis* et le terme de « Communautés européennes » a été remplacé par celui de « Union européenne », pour tenir compte de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.

44.4 *Révision des Règles uniformes ATMF et APTU*

Les propositions de modification des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), appendice G à la COTIF, ont toutes été adoptées par la Commission de révision conformément aux textes proposés par la Commission d'experts techniques de l'OTIF.

Les conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité, approuvées par la Commission d'experts techniques en juin 2014, ont constitué l'élément déclencheur de la révision des ATMF. Elles ont notamment abouti à un projet de nouvel article 15a sur la composition et l'exploitation des trains et à une modification de l'article 17, § 1, sur l'immobilisation et le refus des véhicules.

De plus, les ATMF ont été adaptées aux récents développements de la législation de l'Union européenne. Par rapport à la version 2011, la version révisée des ATMF vise à mieux énoncer les fonctions et les relations mutuelles des :

- États parties,
- autorités compétentes,
- organismes d'évaluation.

La version 2011 des ATMF employait différents termes pour le même concept, comme « organismes reconnus aptes », « les organismes », « autorité effectuant l'admission technique », « les organismes responsables de la réalisation des évaluations » et « autorité d'homologation ». Dans la mesure du possible, ces expressions

ont été remplacées par « autorité compétente » ou « organisme d'évaluation » selon le cas.

À des fins d'harmonisation avec la terminologie utilisée par l'Union européenne et dans d'autres textes de l'OTIF, le terme « entité en charge de la maintenance » / « ECM » a été remplacé par « entité chargée de l'entretien » / « ECE » dans la version française, celui de « fichier technique » a été remplacé par « dossier technique » et « fichier de maintenance » est devenu « dossier de maintenance ».

La Commission de révision a aussi approuvé une révision partielle de l'appendice F concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU), pour tenir compte des dernières modifications aux RU ATMF et donc pour préserver sa cohérence après la révision complète de l'appendice G.

Protocole

du 3 juin 1999

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

Rapport explicatif [3]

Historique

1. Les décisions prises par la 5e Assemblée générale (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) concernant le Protocole 1999 portant modification de la Convention relative aux 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 5e Assemblée générale marquent le point final de la révision en profondeur de la COTIF. Le Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation par plus de deux tiers des États membres avant d'entrer en vigueur (art. 20, § 1, COTIF 1980).

2. Les travaux préparatoires au sein du Secrétariat furent entamés dès 1993, déclenchés essentiellement par la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. Par lettre circulaire du 22 janvier 1993, le Secrétariat avait présenté aux États membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) une analyse des conséquences de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 pour le droit des transports internationaux ferroviaires. En 1994, le Secrétariat avait transmis un questionnaire aux États membres de l'OTIF ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées. Ce questionnaire demandait l'opinion des États membres ainsi que des organisations et associations internationales sur la nécessité ou l'utilité de modifier la COTIF et ses appendices. Sur la base des réponses, qui n'étaient pas très nombreuses, du mandat de la 3e Assemblée générale (14-16.11.1995, v. ch. 7.9 du document final, publié dans le Bulletin 1995, p. 193) ainsi que de son savoir et de ses propres convictions, le Secrétariat 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. 378),

---

3 Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux du Protocole 1999 ; les renvois aux procès-verbaux de session sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision, s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

- 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 1er juillet 1997,

- Règlement pour le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID), sans son annexe, du 1er juillet 1997 (publié dans le Bulletin 1997, p. 255 et 268),

- Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU), sans leurs 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. Conformément à l'article 6, § 7, de la COTIF 1980, ces projets ont été examinés 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 ont eu lieu. Le Secrétariat avait organisé, en sus, trois sessions avec des experts pour préparer ses projets. Détail des réunions :

- Réunion du Secrétariat avec des experts relative aux RU CIV (16-18.10.1995),

- 3e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet RU CIM (11-15.12.1995),

- Réunion du Secrétariat avec des experts du droit des wagons (9-11.1.1996),

- 4e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture du projet RU CIM (25-29.3.1996),

- 5e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet RU CIV (17-21.6.1996),

- 6e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture du projet RU CIM (26-29.8.1996),

- 7e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture du projet RU CIV (14-18.10.1996),

- 8e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet RU UIV (11-15.11.1996),

- 9e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet RUI (9-13.12.1996),

- 10e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet COTIF (25-28.2.1997),

- 11e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture du projet COTIF (18-20.3.1997),

- 12e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture du projet RU UIV (5-7.5.1997),

- 4e 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, constatation de l'état des travaux,

- 13e session de la Commission de révision : 2e lecture du projet COTIF (27-30.10.1997),

- Réunion du Secrétariat 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),

- 14e session de la Commission de révision : suite de la 2e lecture du projet COTIF (19-23.1.1998),

- 15e session de la Commission de révision : 1re lecture des projets RU APTU et RU ATMF (2-6.3.1998),

- 16e session de la Commission de révision : 2e lecture du projet RU CIM (23-27.3.1998)

- 17e session de la Commission de révision : 1re lecture du projet RID, 2e lecture des projets RUI (ultérieurement : RU CUI) et RU CIV (4-7.5.1998),

- 18e session de la Commission de révision : suite de la 1re lecture des projets RU APTU et RU ATMF (25-28.5.1998),

- 19e session de la Commission de révision : suite de la 2e lecture du projet COTIF (9-12.6.1998),

- 20e session de la Commission de révision : 2e lecture du projet RID et suite de la 2e lecture des projets RU UIV (ultérieurement : RU CUV) et RU CIM (1/2.9.1998),

- 21e session de la Commission de révision : 3e lecture du projet COTIF, 1re lecture du projet du Protocole de modification 1997 (ultérieurement : 1999) et 1re lecture du Protocole sur les privilèges et immunités dans la version en vigueur (23-28.10.1998),

- 22e session de la Commission de révision : 2e lecture du projet du Protocole de modification 1999, 4e lecture du projet COTIF et discussion partielle d'autres propositions relatives aux RU CIV/CIM/CUV/CUI et APTU (1-4.2.1999),

- 23e 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. Depuis 1993, le projet du nouveau RID en tant qu'appendice indépendant à la COTIF a été discuté à 15 sessions (état : juin 1999) d'un groupe de travail de la Commission d'experts du RID. La Commission de révision en a été saisie, pour la première fois, à sa 17e session. Voir par ailleurs le Rapport explicatif relatif au RID.

5. Le projet des RU ATV a été intégré, à la suite de la réunion d'experts de 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 4e Assemblée générale ayant décidé que la COTIF ne devait pas comporter un tel appendice (v. également Bulletin 1998, p. 370).

6. Les résultats des délibérations (à l'exception des résultats de la 23e session de la Commission de révision du 23.3.1999) ainsi que les rapports explicatifs étaient présentés dans les documents AG 5/3.1 à AG 5/3.10 du 15 février 1999. C'est sur la base de ces textes que la 5e Assemblée générale a pris ses décisions.

7. Lors du vote final, la 5e Assemblée générale a adopté à l'unanimité dans son ensemble le Protocole 1999 avec les modifications décidées au préalable.

Généralités

1. Quant au fond, le Protocole de modification ainsi que les dispositions idoines de la Convention même (v. doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999 et le rapport explicatif y relatif) dépassent de loin le cadre des buts et tâches de l'Organisation tel qu'il figure à l'article 2 de la COTIF 1980. Le Protocole et la COTIF dans sa nouvelle teneur visent à créer une organisation internationale d'États, qui traite de *toutes les questions importantes* en matière de *trafic international ferroviaire* relevant de la *compétence des États* (v. art. 2 à 4 COTIF).

2. À l'instar de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'OTIF constitue, l'*unique* organisation intergouvernementale, au sein de laquelle les États membres résolvent les questions et problèmes qui se posent en matière de trafic international ferroviaire et qui relèvent de la *responsabilité des États* (art. 3 de la COTIF). En sus des bases juri-

diques pour les transports internationaux ferroviaires, et donc du droit des transports (RU CIV et RU CIM), il convient de citer entre autres :

- les aspects de sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment pour le transport de marchandises dangereuses (actuel et futur RID) ;

- l'utilisation de wagons des particuliers et de wagons des chemins de fer ;

- la responsabilité en cas d'utilisation de l'infrastructure, notamment de celle de tiers ;

- l'élimination des obstacles au franchissement des frontières (« facilités ») ;

- les questions techniques (harmonisation et standardisation des véhicules et de l'infrastructure). L'élimination des obstacles au franchissement des frontières n'exclut pas que des questions douanières soient également traitées dans le cadre de l'OTIF ; cela vaut également pour les aspects de la protection de l'environnement, notamment en matière de réduction des nuisances sonores causées par le trafic ferroviaire, qui peuvent être débattus dans le contexte des questions techniques ;

- l'OTIF constitue, par ailleurs, un cadre au sein duquel les États membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales, comme p. ex. un système de garanties financières des investissements dans les véhicules ferroviaires ainsi qu'une nouvelle réglementation en ce qui concerne la saisie de matériel ferroviaire.

3. Pour l'aviation civile et la navigation maritime, toutes ces questions sont traitées, dans la mesure où le trafic international est concerné à l'échelle mondiale, dans une seule organisation intergouvernementale, à savoir respectivement l'OACI et l'OMI. À l'inverse, le secteur ferroviaire est régi, si l'on se base sur l'aire géographique des États membres de l'OTIF, par une multitude d'organisations supranationales, intergouvernementales et semi-étatiques. Ceci entraîne des recoupements de compétences, des doubles emplois, un flot de documents, une efficacité réduite et un grand besoin de coordination et d'échange d'informations. Il est par ailleurs renvoyé aux explications en ce qui concerne l'article 3 de la COTIF. En sus de l'OTIF, les organisations suivantes traitent, elles aussi, de questions ferroviaires :

- la Communauté européenne (CE) devenue l'Union européenne (UE) en tant qu'unique organisation supranationale ; possède des compétences en partie exclusives en vertu des traités de Rome, de Maastricht, d'Amsterdam, de Nice et de Lisbonne, qui ont remplacé les compétences et les droits de souveraineté de ses États membres ;

- la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) ;

- la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), devenue le Forum international des transports ;

- 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 Bureau central de compensation (BCC), l'Institut européen de recherche ferroviaire (ERRI), le Forum Train Europe (les anciennes conférences européennes des horaires), etc. ;

- le Comité international des transports ferroviaires (CIT) ;

- la Communauté des chemins de fer européens (CCFE), devenue la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) ;

- l'Union arabe des chemins de fer (UACF) ;

- l'Organisation européenne des gestionnaires d'infrastructures (EIM)

- RailNetEurope (RNE)

4. Le système d'avant le Protocole 1999 et le fait qu'une grande partie des États membres de l'OTIF avait confié et cédé des compétences étatiques, notamment pour la fixation de normes dans les domaines les plus divers, aux chemins de fer nationaux et à leurs associations internationales, en premier lieu l'UIC, étaient acceptables et compréhensibles, 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 publique. 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 États membres de la CE, la directive 91/440/CEE, ne permettent plus de maintenir l'ancien système selon lequel les États, appelés à agir, transfèrent leurs compétences aux chemins de fer. C'est également pour des raisons de concurrence que les États doivent reprendre 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 États membres, la création d'entreprises de transport ferroviaire à statut juridique privé (S.A., s.à r.l.), la privatisation de ces entreprises déjà intervenue partiellement (vente d'actions détenues par l'État) 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 État. Pour cela, elle fait appel, lors du survol des territoires nationaux d'autres États (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 États en matière de trafic aérien. Sur ce marché, tel qu'il est organisé, règne une forte concurrence.

8. La situation est 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 entreprise privée, à une gare située dans un autre État, 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 ferroviaire concurrentes. De premières approches en ce sens, encore 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 Autorités conjointes de l'aviation (JAA), un premier pas a été franchi vers une coopération et une uniformisation des activités étatiques dans le domaine de l'inspection aéronautique (étatique). Une structure semblable serait recommandée pour les domaines de l'admission technique et du contrôle du matériel ferroviaire (inspection ferroviaire). Un premier pas dans la même direction a été franchi avec l'instauration, en 1997, du Groupe international de liaison des inspecteurs gouvernementaux ferroviaires (ILGGRI). Or, l'OTIF, elle aussi, pourrait constituer le noyau d'une telle autorité d'inspection ferroviaire internationale.

10. Si l'on appliquait, sans restriction, les possibilités offertes par la COTIF dans la teneur de l'annexe au Protocole 1999 de Vilnius, pour une concentration et une plus grande efficacité de la coopération internationale dans le domaine ferroviaire, les États, 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 d'autres organisations. Le Protocole 1999 avec son annexe offre une chance de réorientation fondamentale et prometteuse de la coopération des États dans le secteur ferroviaire.

En particulier

En ce qui concerne les formalités nécessaires pour modifier la COTIF en vigueur et ses appendices, le Protocole 1999 de Vilnius 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 lui-même ou dans la COTIF. Par conséquent, des explications détaillées sont données lorsqu'on traite des articles idoines du Protocole ou de la Convention.

Article premier
Nouvelle teneur de la Convention

Pour plus de clarté, le texte intégral de la COTIF et de ses appendices a été annexé au Protocole de modification et non pas uniquement le texte des modifications apportées. L'article premier précise que les modifications apportées à la COTIF 1980 et à ses appendices figurent en annexe du Protocole. Contrairement à la conception initiale du Secrétariat, aucune nouvelle Convention qui remplacerait la COTIF 1980 n'a été 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 COTIF, le § 1 prévoit une règle transitoire. Pour l'Office central, la Commission de révision et la 5e Assemblée générale, aucune raison ne justifiait de laisser la fonction de dépositaire à la charge du gouvernement d'un État membre de l'OTIF. À l'instar des autres organisations intergouvernementales ayant tout comme l'OTIF une personnalité juridique en droit international public (p. ex. l'Organisation des Nations unies – ONU, l'Agence internationale de l'énergie atomique – AIEA), l'Organisation est elle-même le dépositaire, dont les fonctions sont exercées par le Secrétaire général. En ce qui concerne l'application anticipée de la règle concernant le dépositaire, voir l'article 4, § 2.

2. Le § 2 précise les tâches du dépositaire provisoire, à savoir l'OTIF, 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 1999 demeure ouvert à la signature des États membres ainsi que le lieu où le Protocole peut être signé.

2. Le § 2 indique la nécessité de ratifier ainsi que l'obligation de déposer les instruments y afférents le plus tôt possible auprès du dépositaire provisoire.

3. Le § 3 précise qu'avant son entrée en vigueur, les États membres qui n'ont pas signé le Protocole dans les délais prévus au § 1, mais également des États dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent adhérer au Protocole en déposant un instrument d'adhésion auprès du dépositaire provisoire.

4. Étant donné qu'une adhésion à la COTIF durant la période avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification ne pouvait concerner que la COTIF 1980, le § 4 précise

qu'une telle adhésion, qui devait encore être traitée conformément aux dispositions de l'article 23 de la COTIF 1980, se référait aussi bien à la COTIF 1980 qu'à la COTIF dans la teneur du Protocole de modification 1999. Cette disposition est destinée à empêcher que des adhésions avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999 ne se réfèrent qu'à la COTIF 1980 ; en outre, cette disposition signifie qu'une procédure ultérieure d'adhésion à la COTIF dans sa teneur du Protocole 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 que celle de la COTIF 1999.

Article 4
Entrée en vigueur

1. Le § 1 règle l'entrée en vigueur en renvoyant à l'article 20, § 2, de la COTIF 1980. Au mois de juin 1999, l'OTIF se composait de 39 États membres, ce qui signifiait que 27 ratifications, acceptations ou approbations du Protocole 1999 seraient nécessaires. Afin d'éviter les difficultés qui s'étaient présentées par le passé pour atteindre le quorum, la deuxième phrase précise ce que l'on entend par « État 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. Le gouvernement suisse, alors dépositaire de la Convention, ne s'est pas opposé 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 d'une convention.

Article 5
Déclarations et réserves

1. Les déclarations et réserves, conformément à l'article 42, § 1 de la COTIF, ne pouvaient être faites ou émises, en principe, qu'après l'entrée en vigueur du Protocole 1999, puisque cette disposition ne serait en vigueur qu'à partir de ce moment-là. Il existait cependant un besoin pratique de pouvoir faire ou émettre de telles déclarations et réserves à partir de la signature du Protocole 1999, lors d'une adhésion ou à tout autre moment avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

2. Étant 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 COTIF dans sa nouvelle teneur peuvent être faites ou émises même avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999. Toutefois, elles ne prennent effet qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

Article 6
Dispositions transitoires

1. Étant donné que la fin du mandat 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 du mandat du Directeur général de l'Office central ne coïncidaient pas avec le moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999, des dispositions transitoires se sont avérées nécessaires (§ 1).

2. Les annexes techniques des RU APTU n'existaient pas encore au moment de l'adoption du Protocole 1999 par la 5e Assemblée générale. Elles allaient être élaborées durant la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole 1999. Par conséquent, le § 2 oblige le Secrétaire général de l'OTIF à convoquer la Commission d'experts techniques dans un délai relativement bref après l'entrée en vigueur du Protocole 1999. À cette première session, la Commission devait adopter formellement les annexes des RU APTU. L'entrée en vigueur de cette décision devait se faire conformément à l'article 35 de la COTIF, dans la teneur du Protocole 1999.

3. Le § 3 prévoit une réglementation qui garantit une transition sans encombre du mandat du Comité administratif nommé conformément à la COTIF 1980, au mandat du Comité administratif nommé par l'Assemblée générale convoquée conformément au § 1, sur la base de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999.

4. Le § 4 règle l'expiration du mandat du Directeur général en fonction au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

5. Le § 5 garantit le passage sans encombre de la COTIF 1980 à la COTIF 1999 en ce qui concerne la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels, la fixation des contributions définitives des États membres, le paiement des contributions et le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale.

6. Le § 6 précise les bases sur lesquelles les contributions des États membres, dues pour l'année au cours de laquelle le Protocole 1999 entre en vigueur, sont calculées.

7. La 5e Assemblée générale a décidé des mesures transitoires pour les États membres dont les contributions dues sur la base du nouveau système de financement seraient sensiblement supérieures par rapport aux contributions dues en vertu de l'article 11 de la COTIF 1980. Il est prévu d'adapter en trois étapes le montant dû selon l'ancien système, jusqu'à ce que le montant conforme à l'article 26 de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 soit atteint. Le montant minimal de 0,25 % selon l'article 26, § 3, doit en tout cas être versé. Par ailleurs, l'État membre concerné doit formuler une demande correspondante dont décide l'Assemblée générale.

8. Le § 8 détermine le droit applicable aux contrats de transport conclus sur la base des RU CIV ou des RU CIM 1980 avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

9. La réglementation expresse du droit applicable aux contrats de transport conclus avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999 soulève la question du droit applicable aux contrats relatifs à l'utilisation de wagons ainsi qu'aux contrats sur l'utilisation de

l'infrastructure conclus avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999. La Commission de révision avait discuté de ce problème à sa 21e session et s'était ralliée au point de vue du Secrétariat, selon lequel la question ne se posait pas de la même manière pour les contrats de transport basés sur les RU CIV et les RU CIM et les contrats basés sur les RU CUV ou les RU CUI. Alors qu'il existait déjà pour les contrats de transport un droit international uniforme contraignant, qui serait modifié sur certains points, un tel droit international uniforme n'existait pas pour les contrats d'utilisation de véhicules ou pour les contrats d'utilisation de l'infrastructure. C'est pourquoi, les dispositions contraignantes des RU CUV et des RU CUI devaient être applicables à de tels contrats dès l'entrée en vigueur du Protocole 1999 (procès-verbal de la 21e session, p. 81).

10. Le Royaume-Uni était d'avis qu'il serait inacceptable d'appliquer aux contrats existants des prescriptions modifiées et a proposé à la 5e Assemblée générale de préciser que les contrats d'utilisation de véhicules et d'utilisation de l'infrastructure resteraient soumis au droit en vigueur au moment de la conclusion du contrat, même après l'entrée en vigueur de la nouvelle version de la COTIF. Ceci aurait cependant pour conséquence que les parties au contrat pourraient échapper durablement à l'application des dispositions contraignantes des RU CUV et des RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages corporels. Comme solution de compromis, la 5e Assemblée générale a décidé de prévoir une période transitoire d'un an avant que les dispositions contraignantes du nouveau droit ne s'appliquent à de tels contrats.

Article 7
Textes du Protocole

Cette disposition correspond à l'article 45, § 1, de la COTIF et prévoit que le Protocole 1999 est également conclu dans les trois langues énumérées. Toutefois, le texte français continuera de faire foi en cas de divergences. En ce qui concerne les traductions officielles dans d'autres langues, la solution prévue également pour le Protocole 1999 correspond à l'article 45, § 2, de la COTIF dans sa nouvelle teneur.

Clauses finales

1. À l'issue de la 5e Assemblée générale, le Protocole 1999 et son annexe ont été ouverts à la signature par les représentants des États membres en langues française, allemande et anglaise. Ils ont été signés par 22 États membres dès le 3 juin 1999.

2. Conformément à son article 3, le Protocole 1999 est resté ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1999 à Berne auprès du dépositaire provisoire, l'OTIF. Après expiration du délai de signature, les États membres de l'OTIF peuvent adhérer au Protocole (art. 3, § 3)