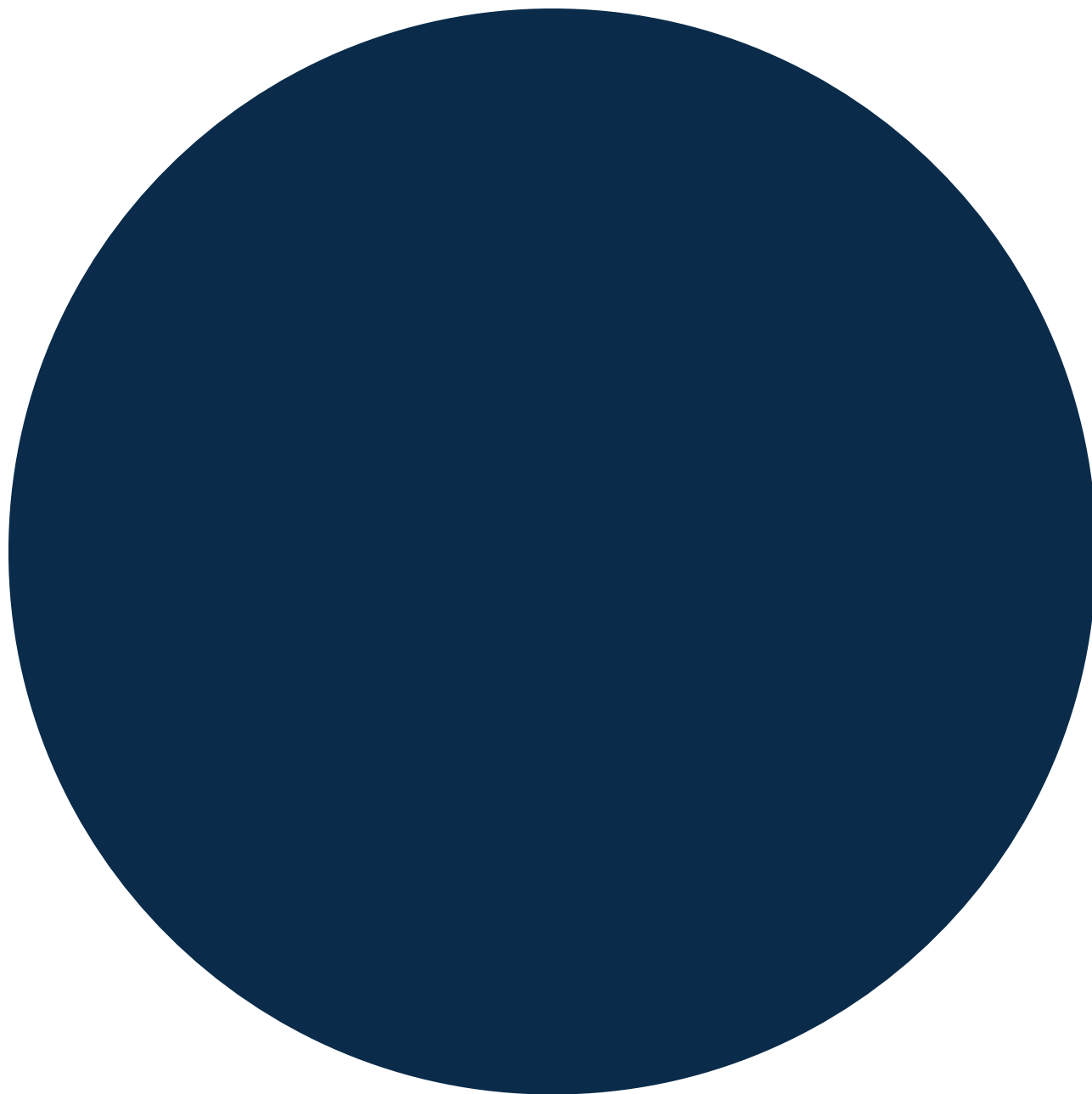


DOCUMENT D'INFORMATION

Approbation des modifications adoptées aux 12^e et 13^e sessions de
l'Assemblée générale



APPEL À UNE APPROBATION ACCÉLÉRÉE DES MODIFICATIONS

Introduction

Accord international conclu entre États, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires ([COTIF](#)) a établi l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et édifie un droit ferroviaire uniforme applicable au transport international par le rail au sein des membres de l'OTIF (cf. [Membres de l'OTIF et application des appendices à la COTIF](#)).

Favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire (article 2, § 1, de la COTIF), tel est le but poursuivi par l'OTIF, principalement par l'élaboration, l'adoption et l'application de règles uniformes régissant le transport ferroviaire international. Comme tout système juridique, la COTIF doit, pour rester pertinente, s'adapter aux évolutions juridiques, économiques ou encore technologiques. Cela passe par l'introduction de modifications, qui ne produisent toutefois d'effets juridiques qu'une fois entrées en vigueur et effectivement appliquées.

La COTIF prévoit deux grands modes de modification de la Convention et de ses appendices : les modifications peuvent être adoptées soit par l'Assemblée générale, soit par différentes commissions en fonction des compétences prévues à l'article 33 de la COTIF. Le présent document porte sur l'approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale en ses 12^e et 13^e sessions.

Appel à une approbation dans les meilleurs délais des modifications adoptées en 2015 et 2018

À sa 12^e session en 2015, l'Assemblée générale a adopté des modifications à la Convention proprement dite et à ses appendices D (RU CUV¹), F (RU APTU²) et G (RU ATMF³). À sa 13^e session en 2018, l'Assemblée générale a adopté des modifications supplémentaires à la Convention proprement dite et à ses appendices E (RU CUI⁴) et G (RU ATMF), ainsi qu'un nouvel appendice H (RU EST⁵).

Les modifications adoptées par l'Assemblée générale lors de ses 12^e et 13^e sessions ne sont pas encore entrées en vigueur, car le nombre requis d'approbations par les États membres aux termes de l'article 34 de la COTIF (cf. p. 9) n'a pas encore été atteint (cf. [état actuel des approbations](#)). Jusqu'à l'entrée en vigueur des modifications, ce sont les dispositions actuelles qui s'appliquent dans tous les États membres⁶, y compris ceux qui ont déjà

approuvé les dispositions modifiées.

Il est dans l'intérêt commun de l'OTIF, de ses États membres et du secteur ferroviaire que les modifications susmentionnées entrent en vigueur dans les meilleurs délais. Les États membres qui n'ont pas encore approuvé ces modifications sont donc vivement encouragés à prendre rapidement les mesures nécessaires à cet effet.

Une approbation rapide de la part des États membres est essentielle : elle permettra la prise d'effet juridique des réformes adoptées en 2015 et en 2018, renforcera le système juridique de la COTIF et garantira que l'OTIF reste à même de remplir son rôle et de continuer à adapter son cadre juridique aux besoins du transport ferroviaire international.

¹ Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV – appendice D à la Convention).

² Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – appendice F à la Convention).

³ Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – appendice G à la Convention).

⁴ Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – appendice E à la Convention).

⁵ Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention).

⁶ À l'exception de ceux ayant formulé une déclaration (réserve) de non-application d'un appendice particulier à la COTIF, en vertu de l'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF.

Approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions – petit guide pratique

Dépositaire de la Convention

En vertu de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999, les fonctions de dépositaire sont assumées par le Secrétaire général de l'OTIF (cf. article 21, § 3, de la [COTIF](#) et par. 3 et suivants des [Lignes directrices sur les actes de traités au titre de la COTIF](#)).

Exigences relatives à l'instrument d'approbation

Instrument original

Seuls les instruments originaux peuvent être admis comme valides par le dépositaire. En d'autres termes, seule une copie physique, sur support papier, répond aux critères requis (cf. annexe V des [Lignes directrices sur les actes de traités au titre de la COTIF](#)). Par conséquent, seuls les instruments originaux papier signés à la main seront acceptés ; les instruments signés électroniquement seront rejetés.

Conscient de la nature spécifique et hautement complexe d'un instrument d'approbation, le Secrétariat invite les États membres à envoyer dans un premier temps une copie numérique de leur projet d'instrument au département des affaires juridiques et extérieures (law@otif.org) qui le vérifiera avant sa finalisation par les autorités compétentes. Le but est de s'assurer que la version finale est juridiquement valide et pourra être acceptée par le dépositaire.

Tous les instruments originaux sont à envoyer à l'adresse suivante :

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Département des affaires juridiques et extérieures
Gryphenhübeliweg 30
3006 Berne
Suisse

Différents **modèles d'instrument d'approbation** sont disponibles pour l'approbation des modifications adoptées par l'Assemblée générale :

- en sa 12^e session ;
- en sa 13^e session ;
- en ses 12^e et 13^e sessions.

Qui peut signer un instrument d'approbation ?

Conformément à la pratique internationalement reconnue, est réputé valide et exprimant le consentement à être lié par les modifications tout instrument signé par une « autorité qualifiée », à savoir la ou le chef d'État, la ou le chef de gouvernement ou la ou le ministre des affaires étrangères (cf. par. 17 et suivants et annexe V des [Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF](#)).

Toute autre personne devra présenter des pleins pouvoirs pour être reconnue habilitée à signer un instrument d'approbation.

Différents **modèles d'instrument de pleins pouvoirs** sont disponibles pour l'approbation des modifications adoptées par l'Assemblée générale :

- en sa 12^e session ;
- en sa 13^e session ;
- en ses 12^e et 13^e sessions.

Un modèle d'instrument de **pleins pouvoirs généraux** est également mis à disposition.

En cas de signature par une personne autre que les trois autorités qualifiées, ce sont donc deux actes qu'il faut présenter au dépositaire : l'instrument de pleins pouvoirs et l'instrument d'approbation.

Modifications adoptées par l'Assemblée générale à sa 12^e session

Modifications à la Convention proprement dite

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Modifications corollaires apportées au **Rapport explicatif consolidé**.

Synthèse des modifications

Article 3 « Coopération internationale » : le terme « Communautés européennes » est remplacé par « Union européenne ».

Article 12 « Exécution de jugements. Saisies » : la définition de « détenteur » est alignée sur la définition figurant dans les RU CUV, adoptée par la Commission de révision en sa 25^e session.

Articles 14 « Assemblée générale », 15 « Comité administratif », 25 « Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion » et 26 « Financement des dépenses » : les modifications concernent essentiellement le cycle budgétaire et financier de l'Organisation. Le budget, les comptes, le rapport de gestion, les contributions et l'avance de trésorerie reviennent à un calendrier annuel ; pour le programme de travail, le cycle biennal est conservé. L'Assemblée générale fixera pour trois ans, au lieu de six, le montant maximal autorisé des dépenses de l'Organisation pour chaque exercice budgétaire.

Article 20 « Commission d'experts techniques » : les compétences de la Commission d'experts techniques en matière de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes sont précisées. La Commission peut valider ou rejeter les normes techniques, mais ne peut pas les modifier. En revanche, elle peut adopter ou modifier des prescriptions techniques uniformes.

Article 24 « Listes des lignes » : la modification harmonise le délai à l'expiration duquel une ligne ferroviaire ou une ligne maritime ou de navigation

intérieure devient soumise aux dispositions de la COTIF à la suite de son inscription sur la liste, et le délai à l'issue duquel elle cesse de l'être à la suite de sa radiation de la liste.

Article 33 « Compétence » : les références des dispositions pour lesquelles la Commission de révision est compétente sont mises à jour par suite de la modification à l'article 27 apportée par la Commission de révision en sa 25^e session.

Modifications à l'appendice D (CUV) Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Modifications corollaires apportées au **Rapport explicatif consolidé**.

Synthèse des modifications

Un nouvel article 1^{er} *bis* « Champ de réglementation » est ajouté aux Règles uniformes CUV afin de préciser que celles-ci « régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM » et qu'il « n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation ».

Une disposition supplémentaire est ajoutée à l'article 9, nouveau § 3, afin de confirmer expressément que l'entité chargée de l'entretien (ECE) « est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt ». L'actuel § 3, légèrement modifié pour intégrer une référence au nouveau § 3, devient le § 4.

Modifications à l'appendice F (APTU)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Modifications corollaires apportées au [Rapport explicatif consolidé](#).

Synthèse des modifications

À l'article 3, l'expression « autres matériels ferroviaires » est supprimée.

Le but défini à l'article 3, § 1, lettre a), consiste désormais à faciliter la libre circulation des véhicules en trafic international. L'ancien objectif complémentaire de « faciliter la libre utilisation d'*autres matériels ferroviaires* en trafic international » est supprimé.

La raison en est que l'expression « autres matériels ferroviaires » ne semblait pas avoir d'utilité pratique. Un autre argument était qu'elle n'avait pas d'équivalent dans le droit de l'Union européenne (UE) et que toute exigence relative aux « autres matériels ferroviaires » aurait donc pu devenir source d'incompatibilité entre la COTIF et le droit de l'UE et empêcher ou compliquer ainsi le trafic international ferroviaire.

Modifications à l'appendice G (ATMF)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Modifications corollaires apportées au [Rapport explicatif consolidé](#).

Synthèse des modifications

Aux articles 1^{er} et 3, l'expression « autres matériels ferroviaires » est supprimée.

La raison en est que ce terme a été supprimé de l'appendice F (APTU).

Remarque : À sa 25^e session (25-26 juin 2014), la Commission de révision a déjà supprimé toutes les occurrences de « autres matériels ferroviaires » lorsqu'elle en avait la compétence, c'est-à-dire dans tous les articles, à l'exception des articles 1^{er} et 3 pour la modification desquels seule l'Assemblée générale est compétente.

Modifications adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session

Modifications à la Convention proprement dite

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire ([rectificatif du 3.12.2018](#)).

Modifications corollaires apportées au [Rapport explicatif consolidé](#).

Synthèse des modifications

Les articles 2 et 6 sont modifiés afin d'harmoniser la terminologie utilisée avec celle des RU CUI (« infrastructure *ferroviaire* »), et de tenir compte de l'introduction du nouvel appendice H (EST).

L'article 20 est modifié pour refléter le fonctionnement de la Commission d'experts techniques à la suite de l'introduction du nouvel appendice H (EST).

L'article 33 est modifié afin de définir les compétences en matière de modification de l'appendice G (ATMF) et de l'appendice H (EST). En particulier, la Commission d'experts techniques est habilitée à adopter des annexes à l'appendice G (ATMF) et à l'appendice H (EST). Par ailleurs, la Commission de révision est habilitée à adopter des modifications à l'appendice G (ATMF), à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9, ainsi qu'à l'appendice H (EST), à l'exception des articles 1^{er} et 9, pour lesquels seule l'Assemblée générale est compétente.

Les modifications apportées à l'article 34 revêtent une importance capitale puisqu'elles visent à adapter et simplifier la procédure d'entrée en vigueur des modifications aux appendices à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale. En effet, selon la procédure actuelle, ces modifications une fois adoptées doivent encore être approuvées par un certain nombre d'États membres. Après l'entrée en vigueur des modifications de 2018 à l'article 34, une approbation distincte des États membres ne sera plus nécessaire : les modifications entreront en vigueur à l'issue d'un délai déterminé à compter de leur notification par le Secrétaire général, à moins qu'un certain nombre d'États membres ne formulent une déclaration de non-approbation. En d'autres termes, la réforme de 2018 remplace un système d'entrée en vigueur conditionnelle, fondé sur une approbation préalable, par un système d'entrée en vigueur automatique, sous réserve qu'un certain nombre d'objections ne soit pas atteint. En l'absence d'objections ou si le nombre d'objections reste inférieur à un seuil fixé, les modifications entreront en vigueur sans autre mesure requise de la part des États membres. La procédure de modification des appendices sera ainsi nettement plus efficace et mieux adaptée au rythme actuel des évolutions juridiques et techniques dans le secteur ferroviaire.

L'article 35 est modifié pour permettre la formulation d'objections à l'adoption de modifications à une annexe de l'appendice H (EST), dès lors qu'une telle annexe aura été adoptée par la Commission d'experts techniques.

Modifications à l'appendice E (CUI)

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire ([rectificatif du 3.12.2018](#)).

Modifications corollaires apportées au [Rapport explicatif consolidé](#).

Synthèse des modifications

Les modifications visent principalement à clarifier le champ d'application des RU CUI. Elles précisent que les RU CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre dans le cadre du « trafic international ferroviaire », dans la mesure où l'objet du contrat est le transport international par chemin de fer au sens des RU CIV et des RU CIM. Par suite de la révision du champ d'application, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est introduite. Les définitions de « gestionnaire », « transporteur » et « certificat de sécurité » sont également modifiées. Par ailleurs, les dispositions relatives à la responsabilité sont clarifiées, notamment en ce qui concerne la responsabilité du gestionnaire pour les dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des RU CIV ou des RU CIM.

Modifications à l'appendice G (ATMF)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Le Rapport explicatif n'a pas été modifié.

Synthèse des modifications

Aux articles 1^{er}, 3 et 9, le terme « véhicule ferroviaire » est remplacé par « véhicule ».

La Commission de révision a décidé à sa 26^e session de ne plus utiliser que « véhicule » et non « véhicule ferroviaire » dans les articles pour lesquels elle est compétente. L'Assemblée générale a décidé d'harmoniser les articles 1^{er}, 3 et 9, qui relèvent de sa compétence exclusive.

À l'article 3, § 3, de la version allemande, l'expression « *Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen* » est remplacée par « *Bauelemente* » à des fins d'alignement sur la définition figurant à l'article 2, lettre g). Cette modification n'a pas d'incidence sur les versions française et anglaise.

Nouvel appendice H (EST)

Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Texte authentique des modifications notifiées par le dépositaire.

Modifications corollaires apportées au [Rapport explicatif consolidé](#).

Synthèse des modifications

Les RU EST (appendice H à la COTIF) viennent compléter le cadre technique pour les véhicules et l'infrastructure prévu dans les RU APTU et les RU ATMF, en définissant le pilier opérationnel et de sécurité qui faisait défaut aux fins de l'exploitation transfrontière de trains complets. Elles énoncent les principes communs et les responsabilités nécessaires à l'exploitation en toute sécurité des trains en trafic international, notamment en imposant la mise en place et l'application de systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, en définissant le rôle des autorités de certification de la sécurité et des autorités de surveillance indépendantes, et en établissant un cadre pour l'harmonisation des règles d'exploitation et de sécurité et la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité. Par conséquent, les RU EST faciliteront la circulation sûre et efficace des trains composés de véhicules admis au trafic international conformément aux RU APTU et RU ATMF sur les réseaux de plusieurs États membres, sans interfaces opérationnelles superflues ni évaluations redondantes. Les États membres de l'OTIF pourront utiliser les RU EST comme un cadre moderne et harmonisé visant à rendre l'exploitation ferroviaire internationale plus sûre et plus efficace. Qui plus est, les RU EST sont conçues pour être compatibles avec la directive de l'UE relative à la sécurité ferroviaire et pour favoriser l'interopérabilité au-delà des frontières de l'Union européenne.

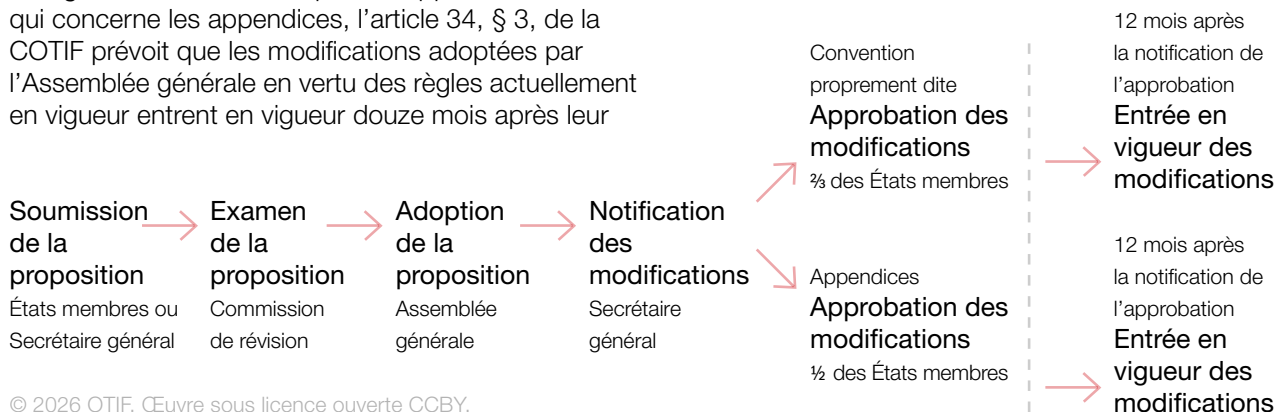
Adoption des modifications par l'Assemblée générale

Sauf dans les cas où les modifications proposées sont expressément du ressort de commissions particulières en application de l'article 33 de la COTIF, c'est l'Assemblée générale qui est compétente pour modifier la Convention et ses appendices. Une fois adoptées par l'Assemblée générale, les modifications sont réputées définitives et doivent être notifiées par le Secrétaire général en sa qualité de dépositaire de la COTIF. Elles doivent ensuite être approuvées par un certain nombre d'États membres avant d'entrer en vigueur. Dans l'intervalle, ces modifications n'altèrent pas le texte de la COTIF en vigueur, qui reste le seul applicable.

En ce qui concerne la Convention proprement dite, l'article 34, § 2, prévoit que les modifications entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des États membres, pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant l'entrée en vigueur, ont déclaré ne pas les approuver. En ce qui concerne les appendices, l'article 34, § 3, de la COTIF prévoit que les modifications adoptées par l'Assemblée générale en vertu des règles actuellement en vigueur entrent en vigueur douze mois après leur

approbation par la moitié des États membres n'ayant pas fait de déclaration au titre de l'article 42, § 1, de la COTIF concernant l'appendice en question, et ce pour tous les États membres à l'exception de ceux qui ont déclaré ne pas les approuver.

Il s'ensuit que l'approbation par les États membres est une condition nécessaire à l'entrée en vigueur des modifications. Toutefois, celles-ci ne deviennent contraignantes pour les États membres les ayant approuvées que lorsque le seuil d'approbation requis a été atteint et qu'elles sont entrées en vigueur conformément à la COTIF. Il est à noter qu'une seule version d'un appendice à la COTIF peut être en vigueur au même moment ; son application peut cependant être suspendue pour les États membres ayant formulé une déclaration de non-approbation conformément à l'article 34 de la COTIF.



Texte des modifications adoptées par l'Assemblée générale

Le texte authentique des modifications adoptées par l'Assemblée générale, tel que notifié par le dépositaire, peut être consulté en suivant les liens fournis plus haut. Lorsqu'elle adopte des modifications, l'Assemblée générale approuve généralement aussi

des modifications au Rapport explicatif consolidé qui remplit à la fois les fonctions de commentaire officiel et de synthèse des travaux préparatoires.

En conclusion

Les États membres qui ne l'ont pas encore fait sont vivement encouragés à approuver sans délai les modifications : leur entrée en vigueur rapide est dans l'intérêt commun de l'OTIF, de ses États membres, ainsi que du secteur ferroviaire dans son ensemble.



OTIF

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