

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

01.01.2011

**Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative
aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et
Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5^{ème} Assemblée
générale**

Avant-propos

La dernière révision en profondeur des Conventions CIV et CIM date d'il y a presque vingt ans. Cette révision a été achevée à la fin de la 8^{ème} Conférence de révision (Berne, 30.4 - 9.5.1980) avec la signature, le 9 mai 1980 de la nouvelle Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, la COTIF.

Dans les années écoulées entre mai 1980 et la clôture de la 5^{ème} Assemblée générale de l'OTIF début juin 1999, le monde ferroviaire a été soumis à de profondes mutations dans la majorité des 39 Etats membres de l'OTIF. Les conditions cadres politique, économique, juridique et technique régissant le trafic international ferroviaire dans les domaines 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, qui se considère 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 et a fait apparaître un besoin pertinent au niveau de l'adaptation et de l'élaboration de réglementations dans les domaines juridiques étant importants pour le trafic international ferroviaire. Malgré le scepticisme et la réticence exprimés partiellement par les Etats membres, les chemins de fer, leurs associations ainsi que d'autres organisations internationales, l'Office central se félicite d'être parvenu à soumettre, avec ses projets de modification de la COTIF 1980 elle-même, 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, sinon dans chaque détail, mais néanmoins dans ses éléments fondamentaux.

Pour y arriver, 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 et retenir les résultats (élaboration des documents, traductions, travail rédactionnel, procès-verbaux) de 25 sessions avec les représentants gouvernementaux soit avec des experts, d'une durée totale de 100 jours. La multitude de documents, leur examen et traitement ont entraîné une charge de travail accrue par rapport aux années précédentes, et ce pas uniquement à l'Office central.

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 5^{ème} Assemblée générale le 3 juin 1999, cela est non seulement le mérite de l'Office central et de ses collaborateurs dont le nombre est très restreint, mais aussi de l'attitude constructive des représentants des Etats membres ainsi que des organisations et associations internationales intéressées qui s'est développée au cours des délibérations.

L'Office central se féliciterait si le travail fourni portait durablement ses fruits. Il exprime à nouveau son attente que :

- le nouveau régime juridique dans sa totalité contribue sensiblement au renforcement de la compétitivité des chemins de fer dans les marchés internationaux de 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, jugent les nouvelles réglementations comme étant équilibrées et praticables;
- n'apparaisse pas, dans les dix à quinze années à venir, un besoin fondamental de modification matérielle.

L'Office central espère finalement que tous ceux ayant qui ont participé aux travaux de révision puissent dire que le travail valait la peine!

L'Office central, en tant que Secrétariat de l'OTIF, pourrait alors se consacrer de manière plus intensive à de nouveaux domaines d'activités dans lesquels se dessine un besoin d'uniformisation juridique à l'échelle internationale; cela non pas à ses propres fins ou pour des raisons d'autoconfirmation, mais uniquement dans l'intérêt de tous ceux qui croient en l'avenir des chemins de fer et qui comptent encore sur ce mode de transport.

La direction de l'Office central voudrait profiter de ce rapport pour adresser personnellement ses sincères remerciements aux collaborateurs de l'Office central, aux Présidents des différentes sessions de la Commission de révision et des Assemblées générales, aux délégués des Etats membres, des organisations et associations internationales et aux experts ayant apporté leur conseil à l'Office central pour leur engagement, leur compréhension, leurs contributions constructives et leur persévérance.

Berne, en septembre 1999

Office central des transports
internationaux ferroviaires
Le Directeur général

(M. Burgmann)

Table des matières

	Page
Avant-propos	2
Liste des sigles et abréviations	5
Rapport de l'Office central sur la révision de la COTIF par le Protocole de modification 1999 (Protocole de Vilnius)	11
Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)	23
Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999	35
Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)	69
Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)	73
Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)	102
Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)	145
Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)	154
Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)	169
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)	192
Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)	220

Liste des sigles et abréviations

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (projet de 1997)
ADNR	Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin du 1 ^{er} janvier 1972
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route du 30 septembre 1957
AELE	Association européenne de libre-échange
AGC	Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer du 31 mai 1985
AGCT	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes du 1 ^{er} février 1991
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
AIEP	Association internationale des usagers d'embranchements particuliers
AIM	Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises du 1 ^{er} juillet 1907 dans la version du 1 ^{er} mai 1985
AIV	Accord concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages du 1 ^{er} octobre 1928 dans la version du 1 ^{er} mai 1985
al.	alinéa
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 (Appendice F à la COTIF)
art.	article
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 (Appendice G à la COTIF)

ATV	Règles uniformes concernant l'admission technique des véhicules ferroviaires (projet d'Appendice à la COTIF)
BCC	Bureau central de compensation
BIC	Bureau international des containers
Bulletin	Bulletin des transports internationaux ferroviaires
c.-à-d.	c'est-à-dire
CCFE	Communauté des chemins de fer européens
CCNR	Commission centrale pour la navigation rhénane
CE	Communauté européenne
CEE	Communauté économique européenne
CEE/ONU	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
CEMT	Conférence européenne des Ministres des transports
CEN	Comité européen de normalisation
CENELEC	Comité européen de normalisation électrotechnique
cf.	confer
ch.	chiffre
CIM 1890	Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer du 14 octobre 1890
CIM → 1980	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer du 7 février 1970
CIM 1980	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises du 9 mai 1980
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la COTIF)

CIT	Comité international des transports ferroviaires
CIV 1890	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 14 octobre 1890
CIV → 1980	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 7 février 1970
CIV 1980	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages du 9 mai 1980
CIV	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la COTIF)
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956
Code IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses
COTIF 1980	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999
Convention de Bruxelles	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924
Convention de Chicago	Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 ^{er} novembre 1974
Convention de Varsovie	Convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

CUI	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E à la COTIF)
CUV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (Appendice D à la COTIF)
CVR	Convention relative au contrat de transport international de personnes par route du 1 ^{er} mars 1973
DTS	Droit de tirage spécial
EEE	Espace économique européen
EIM	Organisation européenne des gestionnaires d'infrastructures
ERRI	Institut européen de recherche ferroviaire
ETSI	Institut européen de normalisation des télécommunications
EURO-CONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FIATA	Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés
IATA	Association du transport aérien international
IRU	Union internationale des transports routiers
IVT	Association internationale des tarifeurs
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
OSJD	Organisation pour la coopération des chemins de fer
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
p. ex.	par exemple
par.	paragraphe

Règles de Hambourg	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg) du 31 mars 1978
Règles de la Haye-Visby	Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 (Convention de Bruxelles) amendée par le Protocole 23 février 1968
RIC	Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international du 1 ^{er} janvier 1922
RICo	Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (Annexe III de l'Appendice B à la COTIF 1980)
RID 1980	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980)
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Appendice C à la COTIF 1980)
RIEx	Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (Annexe IV de l'Appendice B à la COTIF 1980)
RIP	Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (Annexe II de l'Appendice B à la COTIF 1980)
RIV	Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international du 1 ^{er} janvier 1922
RTD	Régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer (projet d'Appendice à la COTIF)
RU	Règles uniformes
SMGS	Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer du 1 ^{er} novembre 1951
SMPS	Accord concernant le transport international des personnes par chemins de fer du 1 ^{er} novembre 1951
UIC	Union internationale des chemins de fer
UIP	Union internationale des wagons privés
UIRR	Union internationale des sociétés des transports combinés rail-route

UITP	Union internationale des transports publics
UIV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (projet d'Appendice à la COTIF)
UNIFE	Union des industries ferroviaires européennes
UT	Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer 1882/1938
v.	voir

**Rapport de l'Office central sur la révision de la COTIF
par le
Protocole de modification 1999 (Protocole de Vilnius),**

adopté par la 5^{ème} Assemblée générale de l'OTIF

(Vilnius, 26 mai au 3 juin 1999)

Introduction

1. Les auteurs de la première convention internationale relative au transport ferroviaire des marchandises s'étaient déjà rendus compte qu'une adaptation régulière aux changements économiques, juridiques et techniques serait nécessaire. Les Etats 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 de transport ferroviaire 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 8^{ème} 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 ss. et p. 67 ss.); néanmoins, une révision en profondeur de cette Convention, voire de l'ensemble du droit international ferroviaire, s'est avérée nécessaire peu de temps après.
3. Selon la tradition, l'Office central, 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 en raison du fait que les travaux étaient suffisamment documentés par les procès-verbaux des deux sessions de la Commission de révision et le procès-verbal de la 2^{ème} Assemblée générale de 1990.
4. En raison de considérations économiques, l'Office central 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 justifieraient 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 son rapport sur les travaux de révision, qui ont abouti à l'adoption du Protocole de Vilnius, de manière plus détaillée que d'habitude. Outre une présentation générale mais succincte des bases juridiques, du déroulement des travaux de révision et des principales modifications quant au

fond, le rapport contiendra, sous une forme actualisée, des rapports explicatifs assez détaillés concernant les textes soumis à la 5^{ème} Assemblée générale.

5. En premier lieu, ce rapport est 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. Par ailleurs, ce rapport doit servir à faciliter l'application pratique et une approche scientifique de la Convention.

Bases juridiques et objectif de la révision

6. La procédure de révision créée par la 8^{ème} 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 qui est en étroite connexité 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, lors de sa 5^{ème} 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 les 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 3^{ème} 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 de transport, à savoir (document final, ch. 7.9)

- « 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,
 - relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport (contrat d'immatriculation),
 - relations entre les propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure et
 - contrats de transports RID.
9. Après avoir pris acte de l'état des travaux préparatoires (de l'Office central) concernant la révision en profondeur, la 3^{ème} Assemblée générale avait chargé l'Office central d'achever les travaux préparatoires, si possible, jusqu'à la fin du premier trimestre 1997 et de convoquer la 4^{ème} Assemblée générale au cours du deuxième trimestre 1997.
10. Ce calendrier très exigeant n'a pas pu être respecté par la Commission de révision, compétente pour examiner toutes les propositions de modification soumises à l'Assemblée générale pour décision définitive, et par l'Office central. Après que la Commission de révision ait tenu, entre la 3^{ème} et la 4^{ème} Assemblée générale, au total 11 sessions, d'une semaine dans la plupart des cas, et qu'elle n'a pas été en mesure de trouver de solutions à de nombreuses questions, en partie politiques, notamment en ce qui concerne la Convention de base elle-même, la 4^{ème} Assemblée générale a été convoquée (Athènes, 8-11.9.1997), avec pour but de discuter certains problèmes quant au fond et de prendre des décisions de principe. La 4^{ème} 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 au sein de la Commission de révision relatives à la Convention de base. 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 de l'Office central 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 de l'Office central, 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 explicatifs relatifs aux textes décidés (Protocole de modification, Convention de base etc.), qui font partie de ce rapport.

12. Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993, à quelques jours près, un siècle après l'entrée en vigueur de la première Convention internationale relative au transport ferroviaire de marchandises, l'Office central 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. L'Office central 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 des huit Appendices y relatifs 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 1^{ère} et la 2^{ème} session de la Commission de révision s'étaient déjà tenues en 1989/1990). Les projets de textes soumis à la 5^{ème} Assemblée générale sont le résultat de 90 journées de négociations au sein de la Commission de révision. 32 Etats membres ont participé aux sessions de la Commission de révision, toutefois seuls huit Etats (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, ont participé à 20 sessions la République slovaque, à 19 sessions la Hongrie, le Liechtenstein et la Pologne, à 18 sessions la Roumanie, à 16 sessions la Grèce et le Portugal, à 14 sessions la Bulgarie, à 13 sessions la Finlande et la Lituanie, à 11 sessions l'Autriche et la Croatie, à 10 sessions l'Espagne, Monaco et la Suède, à 8 sessions la Norvège et la Turquie, à 6 sessions le Luxembourg, à 5 sessions le Danemark, à 3 sessions la Bosnie-Herzégovine, à 2 sessions l'Algérie et le Liban et à une session l'Albanie et la Tunisie. Les Etats suivants n'ont pas participé du tout aux délibérations de la Commission de révision : Irak, Iran, Irlande, Ex-République yougoslave de Macédoine, Maroc, Slovénie et Syrie. Lors de 4 des 21 sessions, le quorum n'était pas atteint et lors de 2 autres sessions que temporairement. Lors 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 Etats 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 Etats membres.

Déroulement de la 5^{ème} Assemblée générale

16. Les résultats des travaux de la Commission de révision ont été soumis à la 5^{ème} 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 Etats membres de l'OTIF ont participé à l'Assemblée générale : Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie,

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

18. Ont participé en outre : 3 Etats avec statut d'observateur (Egypte, 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. Exc. 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 sont composées 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-président 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 de l'Office central et de la Commission de révision, la 5^{ème} 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, grâce non seulement au Président de l'Assemblée générale, mais aussi à l'attitude constructive des délégués.

25. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté en trois versions linguistiques, sans voix négative, mais toutefois avec une à trois abstentions (pour plus de détails, v. ch. 3 des Généralités relatives à la COTIF, ch. 15 des Généralités relatives aux RU CUI, ch. 7 des Généralités relatives aux RU APTU et ch. 15 des Généralités relatives aux RU ATMF ainsi que le procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 23-26 et 169) 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. Il a été signé ce jour même par 22 Etats membres : Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Grèce, Hongrie, Italie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, République slovaque, Suède, Suisse, Syrie et République tchèque.

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 de ce rapport.
27. *Domaine institutionnel (Protocole de modification et Convention de base 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. A l'avenir, l'OTIF assumera la fonction de dépositaire en lieu et place du dépositaire actuel, le Gouvernement suisse.
- 27.2 Les modifications suivantes sont à mentionner au sujet de la Convention de base dans la nouvelle teneur :
- 27.2.1 Le but de l'organisation a été considérablement élargi. À l'avenir, 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 Etats. 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 Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'OTIF.
- 27.2.3 L'Organisation constituera un cadre dans lequel les Etats 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 nouvellement créées une Commission d'experts techniques et une Commission de la facilitation ferroviaire.
- 27.2.6 Le Comité administratif, composé à l'avenir d'un tiers des Etats membres (au lieu du nombre fixe de 12 actuellement) est désigné pour trois ans (5 ans jusqu'à présent) afin de permettre des changements plus fréquents et par là même une participation plus intensive d'autant d'Etats membres que possible. L'Assemblée générale également doit, à l'avenir, se réunir régulièrement tous les trois ans (au lieu de 5 ans actuellement).
- 27.2.7 Un rythme bisannuel est dorénavant 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 un Secrétaire général, en tant qu'organe de l'OTIF, qui est nommé par l'Assemblée générale.
- 27.2.9 Une liste des lignes en tant que 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 nouveau système de financement tient compte aussi bien de la longueur de la totalité de l'infrastructure ferroviaire des Etats 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).
- 27.2.13 Le statut de « Membre associé » a été introduit.
28. *Droit international de 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, à l'avenir, comme un contrat consensuel (jusqu'à présent : contrat formel), comme c'est le cas en transport maritime en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 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 de 1974.
- 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 par contre limite 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 de transport 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 Etat membre. Ceci permet la conclusion de contrats de transport direct, conformément aux RU CIM, également en trafic Est-Ouest avec des Etats 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 (jusqu'à présent : 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 d'obligation de transporter ni d'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 à l'avenir 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 actuellement 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, 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 prévues également dans l'Annexe du RID en ce qui concerne l'entraide administrative, des 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 des véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes sera nouvellement réglé en détail dans l'Annexe du RID.

30.6 L'Annexe « technique » du RID sera structurée de manière conviviale (en vue d'une application plus facile); ces travaux ne sont, cependant, pas encore achevés.

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 (jusqu'ici 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 jusqu'à présent, 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 comme actuellement selon les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) 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 la Communauté européenne (CE) 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 payement, la durée du contrat etc.
- 32.4 Les tribunaux de l'Etat 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 de l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.
- 33.1.2 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées seront intégrées dans des Annexes des RU APTU.
- 33.1.3 Les RU APTU ont pour but d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ferroviaire de faciliter la libre utilisation de matériel ferroviaire en trafic international.
- 33.1.4 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées doivent contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international et tenir compte de la protection de l'environnement ainsi que de la santé publique.
- 33.1.5 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes 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 oeuvrant dans le domaine ferroviaire, comme l'UIC et l'OSJD.

- 33.1.6 Une demande de validation peut être déposée par tout Etat partie, par toute organisation d'intégration économique régionale qui a des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire (p.ex. la CE) et par toute association internationale représentative, (p. ex. l'UIC, OSJD). De plus, des organismes de normalisation nationaux ou internationaux peuvent déposer des demandes de validation d'une norme technique.
- 33.1.7 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.
- 33.1.8 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées relayeront, d'une part, l'Accord international concernant l'Unité Technique sur les chemins de fer (UT) datant de 1882/1938, et remplaceront, d'autre part, les diverses prescriptions du RIV et du RIC 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 Etat 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) sous forme de l'admission de type de construction octroyée à un type donné, suivie de l'admission à l'exploitation octroyée 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 Etat 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.
- 33.2.8 Une immobilisation ou un refus de véhicules par une autorité, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure d'un autre Etat ne sont permis que lorsque les RU ATMF, les RU APTU ou les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ne sont pas respectées.
- 33.2.9 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie sous la responsabilité de l'OTIF.

Remarque finale

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 à ce que cette organisation pourra devenir, à moyen terme, une organisation intergouvernementale, à l'instar de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), chargée de traiter, au niveau étatique, toutes les questions ayant trait à ce mode de transport.
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 reste encore ouvert à la signature à Berne auprès du dépositaire provisoire, l'OTIF, jusqu'au 31 décembre 1999. Après expiration de ce délai, les Etats membres de l'OTIF pourront encore adhérer au Protocole (art. 3, § 3).
36. Le Protocole 1999 et, par conséquent, la COTIF révisée, n'entreront toutefois en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats. Les expériences faites avec le Protocole de modification du 20 décembre 1990 qui n'a pu entrer en vigueur qu'au 1er novembre 1996 font craindre que le Protocole de Vilnius n'entrera en vigueur que dans environ 4 ou 5 ans.

Protocole

du 3 juin 1999

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

Rapport explicatif¹

Historique

1. Les décisions prises par la 5^{ème} 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 5^{ème} 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 Etats membres avant d'entrer en vigueur (art. 20, § 1 COTIF 1980).

2. Les travaux préparatoires au sein de l'Office central furent entamés déjà en 1993, déclenchés essentiellement par la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. Par lettre circulaire du 22 janvier 1993, l'Office central avait présenté aux Etats 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 de transport international ferroviaire. En 1994, l'Office central avait transmis un questionnaire aux Etats membres de l'OTIF ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées. Par ce questionnaire, il était envisagé de connaître l'opinion des Etats membres ainsi que des organisations et associations internationales en ce qui concerne la nécessité ou l'utilité de modifier la COTIF et ses Appendices. Sur la base des réponses qui n'étaient pas très nombreuses, en tenant compte du mandat de la 3^{ème} Assemblée générale (14.-16.11.1995, v. ch. 7.9 du document final, publié dans le Bulletin 1995, p. 193) ainsi que sur la base de son savoir et de ses propres convictions, l'Office central avait soumis, au cours des années 1995, 1996 et 1997, les projets qui suivent :
 - Règles uniformes concernant le contrat de transport international des marchandises (RU CIM) du 5 mai 1995 (publié dans le Bulletin 1995, p. 88 et 118),

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

- 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),
 - 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 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 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU) - sans Annexes – du 19 décembre 1997 (publié dans le Bulletin 1998, p. 2 et 7),
 - Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU ATMF) du 19 décembre 1997 (publié dans le Bulletin 1998, p. 16 et 26).
3. Ces projets ont été examinés, conformément à l'article 6, § 7 de la COTIF 1980, par la Commission de révision en vue de la préparation des décisions à prendre par l'Assemblée générale. Au total, 21 sessions de la Commission de révision se sont tenues. L'Office central, en sus, avait organisé trois sessions avec des experts pour préparer ses projets. En détail :
- Réunion de l'Office central avec des experts relative aux RU CIV (16-18.10.1995),

- 3^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet RU CIM (11-15.12.1995),
- Réunion de l'Office central avec des experts du droit des wagons (9-11.1.1996),
- 4^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture du projet RU CIM (25-29.3.1996),
- 5^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet RU CIV (17-21.6.1996),
- 6^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture du projet RU CIM (26-29.8.1996),
- 7^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture du projet RU CIV (14-18.10.1996),
- 8^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet RU UIV (11-15.11.1996),
- 9^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet RUI (9-13.12.1996),
- 10^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet COTIF (25-28.2.1997),
- 11^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture du projet COTIF (18-20.3.1997),
- 12^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture du projet RU UIV (5-7.5.1997),
- 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997) : décisions sur les lignes directrices quant à la poursuite des délibérations au sein de la Commission de révision concernant le projet d'une nouvelle COTIF, pour le reste elle a pris note de l'état des travaux,
- 13^{ème} session de la Commission de révision : deuxième lecture du projet COTIF (27-30.10.1997),
- Réunion de l'Office central avec des experts : discussions du projet RU ATV en vue de préparer les projets des RU APTU et des RU ATMF (2-4.12.1997),
- 14^{ème} session de la Commission de révision : suite de la deuxième lecture du projet COTIF (19-23.1.1998),
- 15^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture des projets RU APTU et RU ATMF (2-6.3.1998),

- 16^{ème} session de la Commission de révision : 2^{ème} lecture du projet RU CIM (23-27.3.1998)
 - 17^{ème} session de la Commission de révision : 1^{ère} lecture du projet RID, 2^{ème} lecture des projets RUI (ultérieurement : RU CUI) et RU CIV (4-7.5.1998),
 - 18^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 1^{ère} lecture des projets RU APTU et RU ATMF (25-28.5.1998),
 - 19^{ème} session de la Commission de révision : suite de la 2^{ème} lecture du projet COTIF (9-12.6.1998),
 - 20^{ème} session de la Commission de révision : 2^{ème} lecture du projet RID et suite de la 2^{ème} lecture des projets RU UIV (ultérieurement : RU CUV) et RU CIM (1/2.9.1998),
 - 21^{ème} session de la Commission de révision : 3^{ème} lecture du projet COTIF, 1^{ère} lecture du projet du Protocole de modification 1997 (ultérieurement : 1999) et 1^{ère} lecture du Protocole sur les privilèges et immunités dans la version en vigueur (23-28.10.1998),
 - 22^{ème} session de la Commission de révision : 2^{ème} lecture du projet du Protocole de modification 1999, partiellement, 4^{ème} lecture du projet COTIF et discussions d'autres propositions relatives aux RU CIV/CIM/CUV/CUI et APTU (1-4.2.1999),
 - 23^{ème} 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 lors de 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, lors de sa 17^{ème} 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 4^{ème} 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 23^{ème} session de la Commission de révision du 23.3.1999), ainsi que les rapports explicatifs étaient contenus dans les documents AG 5/3.1 à 3.10 du 15 février 1999. C'est sur la base de ces textes que la 5^{ème} Assemblée générale a pris ses décisions.
7. Lors du vote final, la 5^{ème} 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 nouvelle Convention de base (v. doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999 et le rapport explicatif y relatif) dépassent de loin le cadre tel qu'il figure à l'article 2 de la COTIF 1980 concernant le but et les tâches de l'Organisation. Le Protocole et la COTIF dans sa nouvelle teneur visent à créer une Organisation internationale au niveau des Etats, qui traite de *toutes les questions importantes* en matière de *trafic international ferroviaire*, relevant de la *compétence des Etats* (v. art. 2 à 4 COTIF).

2. A l'instar de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'OTIF devra constituer, à l'avenir, l'*unique* Organisation intergouvernementale, au sein de laquelle les Etats membres résolvent les questions et problèmes qui se posent en matière de trafic international ferroviaire et qui relèvent de la *responsabilité des Etats* (art. 3 de la COTIF). En sus des bases juridiques pour les transports internationaux ferroviaires, donc le droit de transport (les RU CIV et RU CIM actuelles), il convient de citer entre autres :
 - les aspects de sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment lors du transport de marchandises dangereuses (actuel et futur RID);
 - l'utilisation de wagons des particuliers et de wagons des chemins de fer;
 - la responsabilité lors de l'utilisation de l'infrastructure, notamment de celle des tiers;
 - l'élimination des obstacles lors du franchissement des frontières (« facilités »);
 - les questions techniques (harmonisation et standardisation des véhicules et de l'infrastructure). L'élimination des obstacles lors du franchissement des frontières n'exclut pas que dans ce contexte 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 délibérés dans le contexte des questions techniques;
 - l'OTIF constituera, par ailleurs, un cadre au sein duquel les Etats membres pourront élaborer d'autres conventions internationales, comme p. ex. un système des garanties financières des investissements dans les véhicules ferroviaires ainsi qu'une nouvelle réglementation en ce qui concerne la saisie de matériel ferroviaire.

3. Dans la mesure où le trafic international est concerné à l'échelle mondiale, en ce qui concerne l'aviation civile et la navigation maritime, toutes ces questions sont traitées dans une seule organisation intergouvernementale, à savoir l'OACI et l'OMI. En revanche, si l'on se base sur l'aire géographique des Etats membres de l'OTIF, le secteur ferroviaire est régi par une multitude d'organisations supranationales, intergouvernementales et semi-étatiques. Ceci entraîne des recouvrements de compétences, des double-emplois, un flot de documents, une efficacité réduite,

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, notamment les organisations suivantes traitent, elles aussi, de questions ferroviaires :

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

4. L'actuel système et le fait qu'une grande partie des Etats membres de l'OTIF ont confié et laissé des compétences étatiques, notamment en ce qui concerne la fixation de normes dans les domaines les plus différents, aux chemins de fer étatiques et à leurs associations internationales, en premier lieu l'UIC, 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 étatique. Ceci était également la conséquence des conférences gouvernementales de Portorož (1921) et de Gênes (1922).
5. Les modifications structurelles, économiques et juridiques qu'a entraîné, du moins pour les Etats membres de la CE, la Directive 91/440/CEE, ne permettent plus de maintenir l'actuel système selon lequel les Etats, appelés à agir, transfèrent leurs compétences aux chemins de fer. C'est également pour des raisons de concurrence que les Etats doivent reprendre (à nouveau) les tâches qui émanent de la souveraineté étatique et qui relèvent par conséquent de leur compétence.
6. La séparation juridique et organisationnelle de l'infrastructure et du transport déjà réalisée dans certains Etats membres, la création d'entreprises de transport ferroviaire à statut juridique privé (S.A., S.à.r.l.), la privatisation de ces entreprises déjà intervenue partiellement (vente d'actions détenues par l'Etat) ainsi que la libéralisation progressive dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure ont

pour effet que le trafic international ferroviaire s'adapte progressivement, à l'échelle internationale, à la situation dans l'aviation civile et la navigation maritime.

7. Dans l'aviation, le trafic international se déroule depuis toujours de la manière suivante : une entreprise de transport aérien, en général à caractère de droit privé, transporte des voyageurs et des marchandises d'un aéroport (utilisation d'une infrastructure étrangère sous gestion privée ou publique) et atterrit sur un aéroport (à nouveau utilisation d'une infrastructure étrangère) dans un autre Etat. Pour cela, elle fait appel, lors du survol des territoires nationaux d'autres Etats (espaces aériens), aux systèmes étatiques de sécurité aérienne. Cette procédure est régie par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 et les accords bilatéraux entre les Etats en matière de trafic aérien. Sur ce marché, tel qu'il est organisé, règne une forte concurrence.

8. À l'avenir, la situation pourra être similaire en trafic international ferroviaire. Une entreprise de transport ferroviaire transporte en trafic international des voyageurs et des marchandises d'une gare qui n'est pas gérée par elle-même, mais par une autorité étatique ou par une entreprise privée, à une gare située dans un autre Etat, en utilisant sa propre infrastructure ou une infrastructure étrangère qu'elle utilisera dans tous les cas à partir de la frontière, et ce sans participation d'une deuxième ou troisième entreprise de transport ferroviaire. L'on peut concevoir que certaines relations en trafic voyageurs ou marchandises soient exploitées par plusieurs entreprises de transport ferroviaire concurrentes. Quelques approches y relatives, mais 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 Joint Aviation Authorities (JAA), un premier pas a été franchi vers une coopération et uniformisation des activités étatiques dans le domaine de l'inspection aéronautique (étatique). A moyen terme, une structure semblable serait recommandable pour les domaines de l'admission technique et de contrôle de matériel ferroviaire (inspection ferroviaire). Un premier pas dans la même direction a été franchi par l'instauration, en 1997, du Groupe international de liaison des inspecteurs gouvernementaux ferroviaires (ILGGRI). Mais l'OTIF, elle aussi, pourrait constituer le noyau d'une telle autorité d'inspection ferroviaire internationale.

10. Si l'on applique, sans restriction, les possibilités, contenues dans la COTIF dans la teneur de l'Annexe au Protocole 1999 de Vilnius, visant à une concentration et à une plus grande efficacité de la coopération internationale dans le domaine ferroviaire, les Etats, mais aussi les entreprises ferroviaires, pourraient réaliser des réductions de frais importantes (diminution des contributions à verser aux organisations

en raison d'une diminution des besoins en personnel et en matériel). L'élargissement prévu des tâches de l'OTIF n'entraîne pas nécessairement une augmentation proportionnelle des effectifs. Il pourrait cependant permettre une réduction substantielle des besoins en personnel et en matériel auprès d'autres organisations. Le Protocole 1999 avec son Annexe offre la chance d'une réorientation fondamentale et prometteuse de la coopération des Etats 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 même ou dans la nouvelle COTIF. Par conséquent, des explications détaillées sont données lorsqu'on traite des articles idoines du Protocole respectivement de la nouvelle Convention de base.

Article premier

Nouvelle teneur de la Convention

Pour plus de clarté, un texte intégral de la nouvelle teneur de la COTIF et de ses Appendices a été annexé au Protocole de modification et non seulement le texte des modifications apportées. L'article premier précise que les modifications apportées à la COTIF 1980 et à ses Appendices figurent dans une nouvelle teneur intégrale. Contrairement à la conception initiale de l'Office central, aucune nouvelle Convention qui 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 5^{ème} Assemblée générale, aucune raison ne justifiait de laisser la fonction de dépositaire à la charge du gouvernement d'un Etat membre de l'OTIF. A l'instar des autres organisations intergouvernementales ayant une personnalité juridique en droit international public, telle que l'OTIF, l'Organisation est elle-même le dépositaire dont les fonctions sont exercées par le Secrétaire général (p. ex. l'Organisation des Nations Unies - ONU, l'Agence internationale de l'énergie atomique - AIEA). En ce qui concerne l'application anticipée de la nouvelle règle concernant le dépositaire, voir l'article 4, § 2.
2. Le § 2 précise les tâches du dépositaire provisoire, à savoir de l'OTIF existante, agissant par l'intermédiaire du Directeur général de l'Office central.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

1. Le § 1 prévoit le délai durant lequel le Protocole 1999 demeure ouvert à la signature des Etats membres ainsi que le lieu où le Protocole peut être signé.
2. Le § 2 indique la nécessité de 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 l'entrée en vigueur du Protocole, les Etats membres qui n'ont pas signé ce Protocole dans les délais prévus au § 1, mais également des Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent adhérer à ce Protocole en déposant un instrument d'adhésion auprès du dépositaire provisoire.
4. Etant donné qu'une adhésion à la COTIF durant la période avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification ne peut concerner que la COTIF en vigueur, le § 4 précise qu'une telle adhésion qui sera à traiter conformément aux dispositions de l'article 23 de la COTIF 1980 se réfère aussi bien à la COTIF 1980 qu'à la COTIF dans sa nouvelle teneur, conformément au 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 d'adhésion ultérieure 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 la nouvelle teneur.

Article 4

Entrée en vigueur

1. Le § 1 règle l'entrée en vigueur en renvoyant à l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Avec, à l'heure actuelle (état : juin 1999), 39 Etats membres 27 ratifications, acceptations ou approbations du Protocole 1999 seraient nécessaires. Afin d'éviter les difficultés qui se sont présentées dans le passé pour constater le quorum, la deuxième phrase précise ce que l'on entend par « Etat membre » au sens de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980.
2. Le § 2 souligne que les règles prévues à l'article 3 concernant le dépositaire provisoire sont applicables dès la mise à la signature du Protocole de modification. Le dépositaire actuel, le Gouvernement suisse, ne s'est pas opposé pas à cette réglementation. Conformément aux règles généralement reconnues en droit international public (v. également l'art. 24, § 4 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités) les dispositions d'un traité qui réglementent l'authentification du texte, la date d'entrée en vigueur, les fonctions du dépositaire, etc. sont applicables dès l'adoption du texte d'une convention.

Article 5 **Déclarations et réserves**

1. Les déclarations et réserves, conformément à l'article 42, § 1 de la COTIF, ne pourraient être faites ou émises, en principe, qu'après l'entrée en vigueur du Protocole 1999, puisque cette disposition ne sera en vigueur qu'à partir de ce moment-là. Il existe cependant un besoin pratique de pouvoir faire ou émettre de telles déclarations et réserves à partir de la signature du Protocole 1999, lors d'une adhésion ou à un autre moment, avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999.
2. Etant donné que les réserves, conformément à la COTIF 1980, ne peuvent concerner que cette teneur de la COTIF, l'article 5 précise que des déclarations et réserves concernant des dispositions de la 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. Etant 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 coïncideront pas avec le moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999, des dispositions transitoires s'avèrent nécessaires (§ 1).
2. Les Annexes techniques des RU APTU n'existaient pas encore au moment de l'adoption du Protocole 1999 par la 5^{ème} Assemblée générale; elles seront 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. Lors de cette première session, la Commission devrait adopter formellement les Annexes des RU APTU. L'entrée en vigueur de cette décision se fera 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 qui sera 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 qui est en fonction au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999.
5. Le § 5 doit garantir le passage sans encombre de la COTIF 1980 à la COTIF dans sa nouvelle teneur en ce qui concerne la vérification des comptes et l'approbation de comptes annuels, la fixation des contributions définitives des Etats membres, le paiement des contributions et en ce qui concerne le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale.

6. Le § 6 précise les bases sur lesquelles les contributions des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le Protocole 1999 entre en vigueur, sont calculées.
7. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé des mesures transitoires pour les Etats membres dont les contributions dues sur la base du nouveau système de financement seront sensiblement supérieures par rapport aux contributions dues conformément à 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 conformément à l'article 26 de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 soit atteint. Le montant minimal de 0,25 % conformément à l'article 26, § 3, doit en tout cas être versé. Par ailleurs, l'Etat 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 ce problème lors de la 21^{ème} session et s'était ralliée au point de vue de l'Office central, selon lequel la question ne se pose 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 existe déjà pour les contrats de transport un droit international uniforme contraignant, qui sera modifié sur certains points, un tel droit international uniforme n'existe actuellement 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 devraient être applicables à de tels contrats dès l'entrée en vigueur du Protocole 1999, (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 81).
10. Le Royaume-Uni a été d'avis qu'il serait inacceptable d'appliquer aux contrats existants des prescriptions modifiées et a proposé à la 5^{ème} Assemblée générale de préciser que les contrats d'utilisation de véhicules et d'utilisation de l'infrastructure resteront 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 compromis, la 5^{ème} 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 dans sa nouvelle teneur et prévoit que le Protocole 1999 est également conclu dans les trois langues énumérées. Toutefois, le texte français continuera à 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. Le Protocole 1999 et son Annexe ont été ouverts à la signature, par les représentants des Etats membres, à l'issue de la 5^{ème} Assemblée générale en langues française, allemande et anglaise. Ils ont déjà été signés par 22 Etats membres le 3 juin 1999.
2. Conformément à son article 3, le Protocole 1999 restera encore ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1999 à Berne auprès du dépositaire provisoire, l'OTIF. Après expiration du délai de signature, des Etats membres de l'OTIF pourront encore adhérer au Protocole (art. 3, § 3).

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

du 9 mai 1980

dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Rapport explicatif²

Généralités

1. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé aux Généralités du Rapport explicatif relatif au Protocole 1999 proprement dit.
2. Outre les modifications et compléments quant au fond apportés à la COTIF en vigueur et expliqués ci-dessous, celle-ci a été soumise à une adaptation rédactionnelle et systématique.
3. La 5^{ème} Assemblée générale (26.5. - 3.6.1999) a adopté à l'unanimité la nouvelle version de la COTIF, à l'exception du Titre IV, Finances (2 voix négatives : France, Tunisie et 1 abstention : Algérie) et du Titre VII, Dispositions finales (3 abstentions : Allemagne, Hongrie, République slovaque) (procès-verbal, p. 170).
4. Après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, des adaptations complémentaires se sont avérées nécessaires afin, d'une part, de prendre en compte les évolutions survenues en ce qui concerne l'usage du franc-or et le rôle du Fonds monétaire international et, d'autre part, de respecter les recommandations faites par le Vérificateur des comptes d'actualiser les dispositions relatives à la vérification des comptes (alignement sur les normes internationales). Les modifications afférentes des articles 9 et 27, §§ 2 à 10 ont été adoptées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.06.2009) et sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

En particulier

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

1. L'article premier, §§ 1 à 6 correspond à l'article premier, §§ 1 à 3 de la COTIF 1980. Il assure, avec l'article premier du Protocole 1999, la continuité juridique

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

et organisationnelle de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en tant qu'organisation intergouvernementale indépendante.

2. Le § 2, deuxième phrase, qui s'inspire de l'article 54, lettre c) de la Convention de Genève du 6 mars 1948 relative à la création de l'Organisation maritime internationale (OMI) doit permettre une plus grande souplesse en ce qui concerne le siège de l'Organisation, dans le cas où, pour des raisons économiques, politiques ou autres, il s'avérerait judicieux de transférer le siège à un autre endroit. Une fusion (partielle) avec l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSJD) à Varsovie ou l'évolution de l'OTIF vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale, à l'instar de l'OMI et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pourraient motiver l'Assemblée générale à prendre une décision en ce sens. Conformément à l'article 14, § 6, une décision de l'Assemblée générale de transférer le siège de l'OTIF nécessiterait toutefois une majorité des deux tiers.
3. En ce qui concerne le § 4, il convient de souligner que les représentants des Etats membres ne jouissent des privilèges et immunités prévus par le Protocole y afférent que lorsqu'ils participent en qualité de délégués officiels à une session d'un organe de l'Organisation. Ces privilèges et immunités leurs sont accordés dans tous les Etats membres et pas uniquement dans l'Etat du siège de l'Organisation.
4. La question de savoir si l'Accord de siège entre la Confédération suisse et l'OTIF du 10 février 1988 (création de l'OTIF le 1er mai 1985) mentionné au § 5 doit être soumis à une révision serait à examiner ultérieurement.
5. Eu égard à l'importance primordiale généralement accordée à l'anglais au niveau international, et grandissante également dans le domaine du trafic ferroviaire (pour les Etats, les entreprises et les usagers), l'anglais a été introduit comme troisième langue de travail de l'Organisation (§ 6). Une telle mesure s'imposait depuis longtemps et est une condition préalable au développement de l'OTIF vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale. Les frais fixes relatifs à l'introduction d'une troisième langue de travail devraient être inférieurs à Frs. 300'000.- par an (indice des salaires et des prix en Suisse : 1998). Seraient nécessaires en personnel supplémentaire : un/e traducteur/trice ainsi qu'un/e secrétaire. A cela s'ajouteraient, en fonction du nombre annuel de réunions, les frais d'interprétation simultanée ainsi que les frais uniques d'installation de cabines d'interprètes.
6. En raison de leur importance particulière et historique dans le domaine ferroviaire, l'allemand et le français ont été maintenus comme langues de travail. L'introduction éventuelle d'autres langues de travail (en sus de l'allemand, de l'anglais et du français) devrait faire l'objet d'une décision de l'Assemblée générale, particulièrement au regard de l'adhésion d'autres Etats et de l'importance du trafic ferroviaire sur leur territoire. Il s'agirait, en premier lieu, de l'introduction du russe. La Commission de révision a toutefois rejeté une disposition prévoyant que le russe deviendrait automatiquement langue de travail en cas d'adhésion à la COTIF de deux Etats de langue russe (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 6).

Article 2

But de l'Organisation

1. L'article 2 correspond en principe à l'article 2 de la COTIF 1980, le but de l'Organisation étant toutefois universel à l'avenir. L'OTIF devra être en mesure de traiter tous les aspects du trafic international ferroviaire en vue de le promouvoir, de l'améliorer et de le faciliter. Cela ne vaut pas pour les questions relevant de la compétence des entreprises ferroviaires (entreprises de transport et gestionnaires d'infrastructure), comme par exemple le marketing, les tarifs, les horaires, l'exploitation etc., mais pour les questions relevant de la compétence des Etats et qui ont été jusqu'alors, de fait, confiées aux chemins de fer (v. ch. 8). Dans ses projets de 1995/1996 relatifs à une nouvelle COTIF et à ses Appendices, l'Office central s'est inspiré, en ce qui concerne la délimitation des attributions entre Etat et entreprises, de la politique et de la législation de la Communauté européenne (CE), notamment de la Directive 91/440/CEE.
2. Le développement du droit de transport international ferroviaire restera l'une des tâches primordiales de l'OTIF (§ 1, lettre a), ch. 1). Cette tâche correspond
 - dans le domaine de l'aviation, à la gestion de la Convention de Varsovie par l'OACI,
 - dans le domaine de la navigation maritime, à la gestion de la Convention d'Athènes, des Règles de Visby et de Hambourg par l'OMI, et
 - dans le domaine de la navigation intérieure, à l'élaboration d'un droit de transport international pour la navigation intérieure (projet CMNI) par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR), en coopération avec la Commission du Danube et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU).
3. Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes CIM (RU CIM) 1980, est remplacé par des Règles uniformes réglant, de manière générale, les différents types de contrats d'utilisation de véhicules en tant que moyens de transport en trafic international ferroviaire. Dans ce contexte, il ne sera plus différencié entre les wagons réseaux et les wagons de particuliers; les nouvelles Règles uniformes CUV (RU CUV - Appendice D à la Convention) remplaceront aussi, en partie, des prescriptions du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV - § 1, lettre a), ch. 2, v. par ailleurs le rapport explicatif relatif aux RU CUV).
4. La tâche prévue au § 1, lettre a), ch. 3, est la conséquence de la séparation juridique et organisationnelle du transport d'avec la gestion de l'infrastructure réalisée ou prévue dans certains Etats membres. Il s'avère judicieux, à l'échelle internationale, de régler d'une manière uniforme les relations juridiques à caractère contractuel, entre les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires des infrastructures, notamment les questions ayant trait à la responsabilité. Les Règles uniformes CUI (RU CUI - Appendice E à la Convention) ne traitent cependant pas

de la question de savoir selon quels critères commerciaux ou de droit public les capacités d'infrastructure sont mises à la disposition des transporteurs ferroviaires. Pour les Etats membres de la CE et les Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE), cette question fait déjà l'objet de la Directive 95/19/CE.

5. Le § 1, lettre a), ch. 4 prévoit le développement du régime juridique des marchandises dangereuses (RID), toutefois sous forme d'un régime de droit public, c'est-à-dire indépendant des dispositions du droit de transport, régime de droit privé, à savoir des RU CIM (Appendice B à la Convention).
6. La participation active à la suppression d'entraves au franchissement des frontières (§ 1, lettre b) devrait constituer - comme dans le cas de l'aviation civile pour l'OACI - une autre tâche importante de l'OTIF. Cela correspond aux décisions de la 2^{ème} Assemblée générale du 20 décembre 1990 (ch. 7, lettre l) du document final) et de la 3^{ème} Assemblée générale du 16 novembre 1995 (ch. 7.7 du document final).
7. Les mots « en tenant compte des intérêts publics particuliers » ont été introduits dans le § 1, lettre b) sur proposition de l'Allemagne, étant donné que l'accélération du franchissement des frontières ne peut pas constituer un but absolu, mais que d'autres aspects importants doivent également être pris en compte, tels que la lutte contre l'immigration clandestine ou le trafic de drogues, qui représentent des « intérêts publics particuliers ». Ceci correspond également aux Conventions citées sous chiffre 2, relatives à l'aviation civile et à la navigation maritime (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 5).
8. De nombreux problèmes en trafic international ferroviaire sont imputables à des différences techniques des chemins de fer (différences d'écartement, de systèmes d'alimentation électrique, de signalisation, de freinage etc.). Par conséquent, les efforts visant à une harmonisation technique dans le sens d'une compatibilité ou interopérabilité maximale gagnent de plus en plus en importance, afin d'assurer et d'augmenter la compétitivité du rail en trafic international (§ 1, lettre c). Pour cela, l'approche prometteuse qui était à la base de l'Accord international sur l'Unité technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, conclu au niveau étatique, est reprise. Si l'on considère l'influence qui peut être, dans une très large mesure, exercée par les normes techniques sur la concurrence entre les entreprises de transport ferroviaire ainsi que sur l'accès au marché international et aux infrastructures étrangères, la validation de normes et de prescriptions techniques applicables au matériel ferroviaire (prescriptions concernant la construction et l'exploitation) ne peut plus être confiée exclusivement aux entreprises de transport ferroviaire, comme cela est de fait le cas aujourd'hui dans la plupart des Etats membres. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, les Etats devraient assumer à nouveau leur responsabilité en la matière comme ils le font depuis toujours en matière de normes et de surveillance p. ex. dans les domaines des transports routiers et de l'aviation civile. L'initiative de la Commission européenne en ce qui concerne la Directive 96/48/CE sur l'interopérabilité rend cette conception de base.

9. L'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international peut, tout comme les normes et prescriptions techniques, influencer la concurrence en trafic ferroviaire. A l'avenir, la procédure d'admission technique se déroulera d'une manière uniforme sur la base de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes contraignantes relatives en particulier à la construction et à l'exploitation, établies à l'échelle internationale (§ 1, lettre d). Il serait même concevable, à moyen terme, de confier l'exécution, c'est-à-dire l'admission technique proprement dite, à l'Organisation. L'article 4, § 3, créé une base juridique pour cela (v. ch. 3 et 4 des remarques relatives à l'art. 4; v. également sous art. 5 et 6 ATMF). Une concentration et une internationalisation de la surveillance ferroviaire technique, dont la procédure d'admission technique fait partie, permettraient de procéder à d'importantes mesures de rationalisation dans les administrations étatiques et, par conséquent, de réaliser une diminution des coûts.
10. Seule une instance centrale peut efficacement veiller au respect des régimes de droit adoptés et mis en vigueur au niveau international; l'OTIF sera cette instance étant donné qu'elle prépare ces régimes de droit (§ 1, lettre e). Cela ne signifie pas que l'OTIF est un organisme international de contrôle ou une autorité internationale de surveillance ayant le pouvoir de donner des instructions (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 28/29).
11. Le développement, également au sein de l'Organisation, des prescriptions, règles et procédures, conformément aux changements juridiques, économiques et techniques (§ 1, lettre f), constitue un but évident.
12. Le § 2 ouvre la possibilité d'élaborer d'autres instruments ou Conventions internationales dans le cadre de l'OTIF. Ceci évite la nécessité de modifier la Convention dans le cas où il s'avérerait approprié de régler de manière uniforme, au niveau international, d'autres domaines juridiques touchant au trafic international ferroviaire.
13. Le § 2, lettre a), prévoit la possibilité de créer d'autres régimes de droit uniforme sous forme d'appendices. De tels appendices deviendraient, ce qui paraît judicieux, partie intégrante de la Convention (art. 6, § 1, lettre h).
14. Il ne s'agit pas seulement d'ajouter, le cas échéant, des nouveaux appendices à la Convention, mais également de créer une plate-forme de travail pour l'élaboration de nouvelles conventions indépendantes ayant un lien matériel avec la COTIF. L'on pourrait p. ex. envisager une convention relative à la responsabilité pour les dommages subis par des tiers en relation avec le trafic international ferroviaire, à l'instar de celle existant pour l'aviation civile, à savoir la Convention de Rome de 1952 (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 23; procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 18). Comme autres champs d'activités, il pourrait être envisagé d'élaborer une convention internationale sur la saisie de véhicules ferroviaires, à l'instar de la Convention de Bruxelles de 1952 sur l'harmonisation de certaines règles relatives à la saisie de navires, et une convention relative aux sûretés et garanties internationales concernant le matériel ferroviaire financé par des tiers.

Article 3 **Coopération internationale**

1. L'OTIF doit devenir, à moyen ou long terme, la seule Organisation intergouvernementale, au sein de laquelle les Etats membres traitent, à l'instar de l'OACI et de l'OMI, les questions et problèmes qui se posent, au niveau étatique, en trafic international ferroviaire. Il existe, actuellement, dans l'espace géographique des Etats membres de l'OTIF, une multitude d'organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales, dont les compétences et activités se chevauchent partiellement. Afin d'augmenter l'efficacité de la coopération internationale, les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale au sein de l'OTIF, pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément à l'article 2. Par ailleurs, il est renvoyé, afin d'éviter des répétitions, au Rapport explicatif relatif au Protocole 1999. Il ne ressort du § 1 ni une obligation, ni une compétence de traiter des questions de coopération commerciale des chemins de fer dans le cadre de l'OTIF.
2. Les conventions internationales existantes, à la fois des Etats et des chemins de fer, concernant le trafic international ferroviaire et la coopération dans ce domaine, doivent être examinées et adaptées à la nouvelle situation et aux buts de l'OTIF (entre autres concentration de la coopération au sein de l'OTIF, prise en compte de la séparation des tâches étatiques d'avec les tâches des entreprises ferroviaires mêmes).
3. Les tâches et compétences de la CE ne sont pas concernées (§ 2). Les obligations des Etats membres de l'OTIF résultant de leur qualité de membre de la CE ou d'Etat partie à l'Accord sur l'EEE, prévalent en tout cas sur les obligations résultant du § 1.
4. Lors de sa 22^{ème} session (1-4.2.1999), la Commission de révision a décidé de transférer l'article relatif à la coopération internationale du projet de Protocole de modification dans la Convention proprement dite, afin de lier également les Etats qui deviendront Etats membres de l'OTIF après l'entrée en vigueur du Protocole de modification (procès-verbal, p. 10/11).

Article 4 **Reprise et transfert d'attributions**

1. Le § 1 doit être vu au regard du but fondamental du Protocole 1999 et de la COTIF révisée (art. 2 et 3) : augmenter l'efficacité et concentrer la coopération internationale des Etats dans le domaine ferroviaire. La reprise et le transfert de compétences à l'OTIF sont soumis à une décision de l'Assemblée générale, donc des Etats membres, une majorité des deux tiers étant requise conformément à l'article 14, § 6.
2. En ce qui concerne la reprise d'attributions (et éventuellement des ressources et obligations y relatives), il s'agit uniquement de la reprise d'attributions qui, selon l'article 2, sont en accord avec les buts de l'OTIF et sont basées sur des accords internationaux ou des ententes, donc des tâches qui jusqu'alors étaient confiées à d'autres organisations intergouvernementales. Un transfert d'attributions ne peut

pas être « forcé », mais nécessite des accords appropriés entre les Etats membres de ces organisations (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 25/26; procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 19-22; procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 8).

3. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé de régler non seulement la dissolution de l'Organisation et le transfert de ses attributions restantes à d'autres organisations intergouvernementales (art. 43), mais aussi la possibilité de transférer des attributions particulières afin d'obtenir une souplesse dans l'exécution des tâches dans le domaine international ferroviaire, sans pour cela être obligée de dissoudre l'Organisation dans sa totalité (§ 2).
4. Le § 3 doit permettre la prise en charge des tâches administratives de certains Etats membres dans le domaine du trafic international ferroviaire. Cela pourrait présenter un intérêt particulier pour certains Etats membres, notamment en ce qui concerne la surveillance ferroviaire technique, si la transformation des chemins de fer étatiques concernés en entreprises de droit privé nécessitait la création d'une autorité de surveillance ferroviaire étatique qui remplirait les tâches étatiques jusqu'alors confiées aux chemins de fer d'Etat intégrés dans l'administration étatique. Cela a p.ex. été le cas pour la République fédérale d'Allemagne lors de la création de la Deutsche Bahn AG et de l'Office fédéral des chemins de fer (« Eisenbahn-Bundesamt ») en tant qu'autorité de surveillance ferroviaire (1.1.1994). La Suisse s'est également ralliée, en principe, à cette conception, à compter du 1er janvier 1999. Voir par ailleurs chiffre 9 des remarques relatives à l'article 2.
5. Le § 3 ouvre également la voie à la création d'une administration ferroviaire internationalisée dans certains domaines qui s'y prêtent particulièrement, comme p. ex. la gestion d'un registre sur le matériel ferroviaire financé par des tiers ou la surveillance technique ferroviaire. Il ne s'agirait pas de créer une organisation supranationale comme la CE, mais de transférer de manière révoicable certaine des compétences étatiques des Etats membres à l'OTIF. Les frais administratifs y afférents devraient être supportés par les Etats membres concernés.

Article 5

Obligations particulières des Etats membres

1. Les §§ 1 et 2 s'inspirent des articles 22, 23 et 37 de la Convention de Chicago de 1944 sur la création de l'OACI. Ils prévoient des obligations particulières de droit public international des Etats membres, à savoir d'adopter toutes les mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. La phrase introductrice au § 1 énonce cette obligation sous une forme générale. Les lettres a) à c) concrétisent cette obligation générale dans certains domaines. Le § 2 comporte l'obligation de contribuer activement à l'uniformisation et à la standardisation dans tous les domaines importants pour le trafic international ferroviaire.
2. Le § 4 prévu dans le projet de l'Office central du 30 août 1996 devait non seulement obliger certains Etats membres à appliquer les normes et prescriptions techniques de l'Appendice F et de ses Annexes lors de l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, mais aussi à développer des

normes et prescriptions techniques applicables au matériel ferroviaire exclusivement dans le cadre de l'OTIF. Cette disposition a été rejetée par la Commission de révision (procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 26). Toutefois, pour les Etats parties aux Appendices F et G à la Convention, l'obligation de baser l'admission de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaire sur certaines normes techniques et prescriptions techniques uniformes découle maintenant en partie directement de ces Appendices.

3. Le § 3 a été introduit sur proposition de la France (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 32/33). Il ne s'agit pas d'une disposition à caractère contraignant. Elle doit plutôt soutenir les efforts en vue d'un accès facilité à l'infrastructure.

Article 6

Règles uniformes

1. L'article 6 suit le modèle de l'article 3 de la COTIF 1980. Il contient une énumération des régimes de droit uniforme qui devront, à l'avenir, avoir un caractère contraignant en trafic international ferroviaire (§ 1), pour autant que des réserves n'aient pas été émises à l'encontre de certains régimes de droit dans leur ensemble (v. art. 42, § 1, 1^{ère} phrase). Le contenu des différents régimes de droit ressort du titre de l'Appendice respectif.
2. Les §§ 2 et 3 de l'article 3 de la COTIF 1980 ne peuvent pas être maintenus tels quels, étant donné que l'actuel système des lignes inscrites et des obligations qui en résultent pour les Etats et les entreprises n'est pas maintenu (v. également ch. 1 des remarques relatives à l'art. 24).
3. Le § 2 précise comme l'article 3, § 4 de la COTIF 1980, que les Appendices font partie intégrante de la Convention.

Article 7

Définition de la notion « Convention »

L'article 7 correspond à l'article 4 de la COTIF 1980.

Titre II

Dispositions communes

Remarque préliminaire

Lors de sa 16^{ème} session (23-27.3.1998), la Commission de révision a décidé, en principe, d'introduire les dispositions identiques des Appendices à la Convention sous forme de dispositions communes dans la Convention même (procès-verbal, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions relatives au droit national applicable, à l'unité de compte, aux dispositions complémentaires, à la caution judiciaire, à l'exécution de jugements et aux saisies figurent dans les articles 8 à 12 de la COTIF (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 13-17).

Article 8

Droit national

1. Le § 1 a été conçu à l'instar de l'article 3 des Règles de Hambourg. Il stipule un principe d'interprétation reconnu d'une manière générale en jurisprudence et en doctrine. Cette disposition précise que l'interprétation et l'application uniforme de la Convention, c'est-à-dire également des Règles uniformes qui y sont jointes sous forme d'Appendices, prime sur les conceptions juridiques nationales.
2. Le terme « droit national » inclut les lois, règlements, arrêtés ministériels et, le cas échéant, également les tarifs.
3. Est désigné en tant que droit national le droit de l'Etat où le procès est intenté (lex fori). L'article 8 ne renvoie toutefois pas directement au droit matériel de l'Etat où le procès est intenté, mais inclut les règles de conflit de lois qui y sont applicables (renvoi global).
4. Le droit communautaire applicable aux Etats membres de la CE fait partie du droit national respectif et est donc également pris en compte par l'article 8.

Article 9

Unité de compte

1. Mis à part de légères modifications rédactionnelles, cette disposition a été reprise telle quelle de l'article 6 des RU CIV 1980 et de l'article 7 des RU CIM 1980. Le § 5 concernant l'obligation des chemins de fer de publier les cours n'a pas été repris. Au lieu de cela, l'on a introduit un nouveau § 6 au sujet de la conversion de l'unité de compte en monnaie nationale (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 13-15).
2. Il y a de bonnes raisons de prévoir la même unité de compte que celle prévue dans les conventions comparables (CMR, Convention de Varsovie, etc.).
3. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a simplifié le libellé de cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 10

Dispositions complémentaires

1. En ce qui concerne les dispositions complémentaires, le projet des RU CIM de l'Office central du 5 mai 1995 s'était limité à prévoir les dispositions complémentaires étatiques. Lors de sa 5^{ème} session (17-21.6.1996), la Commission de révision a toutefois décidé avec une grande majorité, de mentionner également les dispositions complémentaires conclues entre deux ou plusieurs transporteurs (procès-verbal, p. 12). Ce qui importe, c'est que ces dispositions complémentaires ne doivent pas diverger des RU CIV et RU CIM. Par conséquent, il ne peut s'agir que de dispositions d'exécution, qui devraient être, dans la mesure du possible, uniformes dans tous les Etats membres et pour tous les transporteurs; à défaut l'unité juridique créée par les RU CIV et RU CIM pourrait être mise en question.

2. En ce qui concerne le caractère juridique des dispositions complémentaires des chemins de fer, il est renvoyé au Bulletin 1979, p. 114, 119 ss.

Article 11

Caution judiciaire

Cette disposition correspond à l'article 18, § 4 de la COTIF 1980; elle a toutefois été étendue aux litiges relevant des RU CUV et RU CUI (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 17).

Article 12

Exécution de jugements. Saisies

1. Les §§ 1 et 2 correspondent à l'article 18, § 1 de la COTIF 1980. Le § 1 interdit de revoir l'affaire quant au fond, mais non de faire valoir des motifs de nullité dans le cadre des formalités nécessaires à l'exécution. Le § 2 exclut des facilités accordées par le § 1 uniquement les jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement ainsi que les jugements concernant les amendes pour procédure abusive (dommages-intérêts exemplaires).
2. Le § 3 reprend l'article 18, § 2 de la COTIF 1980 et a trait aux créances nées de contrats de transports internationaux. Cette disposition maintient la protection de telles créances contre une saisie bien que la situation ait changé du fait de la suppression de l'obligation de transporter (v. ch. 5 des Généralités relatives aux RU CIM ainsi que les remarques relatives à l'article 10 CIM). La Commission de révision a rejeté une solution facilitant la saisie dans l'Etat sur le territoire duquel se trouve le matériel roulant (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 33/34; procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 54-58; procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 74; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 46-49). La 5^{ème} Assemblée générale a elle aussi rejeté une proposition de supprimer cette disposition (procès-verbal, p. 34/35).
3. Le § 4 étend la réglementation, jusqu'alors uniquement applicable aux créances nées des contrats de transports internationaux, également aux créances nées des contrats d'utilisation en vertu des RU CUV et des contrats d'utilisation de l'infrastructure en vertu des RU CUI (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 52-57).

Titre III

Structure et fonctionnement

Article 13

Organes

1. L'article 13, § 1 correspond à l'article 5 de la COTIF 1980. Du fait de l'élargissement des tâches de l'OTIF (v. notamment sous ch. 8 des remarques relatives à l'art. 2), deux organes supplémentaires ont été créés, la Commission de la facilitation ferroviaire (§ 1, lettre e) et la Commission d'experts techniques (§ 1, lettre f); les compétences de ces Commissions sont déterminées dans les articles 19 et 20.

2. A l'instar de la pratique du droit international public (cf. les Organisations spécialisées du système des Nations-Unies - ONU - en matière de transport telles que l'OACI et l'OMI, mais aussi p. ex. l'Agence internationale de l'énergie atomique - AIEA, la CCNR, la Commission du Danube et autres), un « Secrétaire général » est prévu à l'avenir comme organe exécutif de l'OTIF (lettre g). Ses fonctions correspondent, dans une large mesure, à celles de l'actuel Office central (pour plus de détails, v. les remarques relatives à l'art. 21).
3. L'Office central, qui actuellement assume encore la gestion du Secrétariat de l'OTIF sous la direction d'un Directeur général, n'est pas maintenu en tant qu'organe permanent de l'OTIF, parallèlement à l'organe exécutif qu'est le « Secrétaire général » (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 11/12). Le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait encore prévu un « Secrétaire général » comme organe exécutif de direction et « l'Office central » comme organe chargé des tâches administratives. La ligne directrice n° 6 de la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997) n'avait, elle non plus, pas exclu un tel « parallélisme ». La Commission de révision n'a toutefois pas tenu compte de cette ligne directrice (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 11/12).
4. Afin d'éviter de devoir modifier la Convention dans le cas où il s'avérerait judicieux d'instaurer d'autres commissions en tant qu'organes de l'OTIF, le § 2 attribue à l'Assemblée générale une compétence en la matière. La Commission de révision a cependant décidé de limiter la compétence de l'Assemblée générale à l'instauration de commissions temporaires (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 20).
5. Les Etats membres qui ont émis une réserve ou ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, ne sont pas membres de la Commission compétente en la matière. Par contre, de tels Etats restent membres de l'Assemblée générale, mais (dans les cas mentionnés) n'ont pas le droit de vote (art. 14, § 5), et ne sont pas pris en compte lors de la détermination du quorum (§ 3). Dans le cas des Commissions, ils ne sont déjà pas pris en compte lors de la détermination du quorum en raison du fait qu'ils ne sont pas membres de la Commission correspondante.
6. Le § 4 tient compte d'une équitable répartition géographique des principales fonctions au sein de l'Organisation (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 18/19).

Article 14 **Assemblée générale**

1. L'article 14 suit le modèle de l'article 6 de la COTIF 1980. Le catalogue des compétences de l'Assemblée générale a été élargi à des matières nouvellement intégrées dans la COTIF pouvant nécessiter une décision (§ 1, lettres f) à k) et n) à p).
2. Le rythme actuel d'une Assemblée générale tous les cinq ans restreint inutilement la liberté d'action de l'OTIF, étant donné que l'alternative (sur proposition d'un tiers des Etats membres) requiert une initiative coordonnée de la part d'au moins 13 Etats membres actuellement. Un rythme de trois ans (§ 3) est également la conséquence de la réduction à trois ans du mandat du Comité administratif prévu à l'article 15,

- § 2, dont la composition est décidée par l'Assemblée générale (§ 1, lettre b). La Commission de révision a nouvellement prévu la possibilité de convoquer l'Assemblée générale sur proposition du Comité administratif (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 43; procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 43).
3. Eu égard à l'importance des décisions que doit prendre l'Assemblée générale, la Commission de révision a maintenu, en ce qui concerne le quorum nécessaire à l'Assemblée générale (§ 4), la règle actuellement en vigueur : la présence de la majorité des Etats membres est exigée (art. 6, § 4 COTIF 1980).
 4. Les Etats membres ayant déclaré ne pas appliquer dans leur totalité certains Appendices à la Convention (art. 42, § 1, 1^{ère} phrase), restent membres de l'Assemblée générale, même lorsque celle-ci adopte des modifications à des Appendices à la Convention auxquels de tels Etats membres ne sont pas parties. Dans ces cas (art. 13, § 3), ils ne sont pas pris en compte lors de la détermination du quorum (§ 4) et, par conséquent, ne disposent pas du droit de vote (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 13).
 5. La réglementation de la représentation par un autre Etat membre est problématique. Le Règlement intérieur de l'Assemblée générale laisse apparaître clairement que les exigences quant aux pouvoirs de négociation des différentes délégations sont très élevées. La 5^{ème} Assemblée générale a certes maintenu la possibilité de la représentation par un autre Etat, mais elle a limité cette possibilité dans la mesure où, à l'avenir, un Etat ne pourra pas représenter plus d'un autre Etat, comme cela est déjà prévu pour le Comité administratif (art. 15, § 6, 2^{ème} phrase) (procès-verbal, p. 35-37).
 6. Les cas nécessitant, quant à la prise de décision par l'Assemblée générale, une majorité des deux tiers, ont été élargis à d'autres matières importantes (§ 6, lettres f), g), h) et p).

Article 15 **Comité administratif**

1. L'article 15 correspond à l'article 7 de la COTIF 1980. Eu égard au possible accroissement du nombre des Etats membres (p. ex. adhésion des Etats issus de l'ancienne Union soviétique), le nombre des membres du Comité administratif n'est pas fixé; il se modifie en fonction du nombre total des Etats membres (§ 1). Par conséquent, et compte tenu des 39 Etats actuellement membres, treize membres seraient à nommer au Comité (actuellement composé de 12 membres).
2. Le critère d'une équitable répartition géographique lors de la détermination des membres pour chaque période a été maintenu, tout comme le principe, selon lequel un Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières (§ 4). Le cas du § 3 constitue une exception à cette règle.
3. Lorsqu'un siège au Comité devient vacant, le Comité administratif ne désigne plus lui-même un autre Etat membre en tant que membre du Comité pour le reste de la période. A l'avenir, l'Assemblée générale désignera les membres et les

membres suppléants du Comité; pour chaque membre sera désigné un membre suppléant précis. Lorsqu'un membre suppléant devient membre du Comité au cours d'une période, celui-ci doit dans tous les cas être désigné par l'Assemblée générale comme membre du Comité pour la période suivante. Cette disposition (§ 2) confère une plus grande importance à la fonction de membre suppléant et pourrait augmenter l'intérêt des Etats membres à être désignés comme Etats suppléants (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 19-21). Le § 3 doit également renforcer la position des Etats suppléants et garantir en permanence le quorum au sein du Comité administratif.

4. Le catalogue des compétences du Comité administratif (§ 5) a également été adapté et élargi à de nouvelles matières qui seront à traiter par le Comité administratif (lettres e), g), k), q) et r).
5. En raison de son importance, la disposition relative au quorum et à la majorité à laquelle le Comité administratif prend ses décisions (§§ 6 et 7) a été transférée de son actuel Règlement intérieur au corps même de la Convention. La majorité simple prévue au § 7 garantit que des décisions légalement valables peuvent être prises dans tous les cas.
6. Le § 8 reprend l'article 7, § 3, al. 1 et 3 de la COTIF 1980.
7. Il a été renoncé à la disposition jusqu'alors contraignante, selon laquelle le Comité administratif tient deux sessions chaque année; seule sa convocation au moins une fois par an est exigée. L'on a ajouté une disposition, selon laquelle le Président convoque le Comité administratif non seulement sur demande de quatre de ses membres, mais aussi sur proposition du Secrétaire général (§ 9, lettre a).
8. La Commission de révision s'est prononcée contre une proposition de la Belgique visant à institutionnaliser le Président du Comité administratif en tant qu'organe indépendant. Elle s'est contentée de préciser que le Président ne peut que traiter, tout comme cela est le cas actuellement, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions (§ 9, lettre c) (procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 54-57; procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 6; procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 18/19 et 42-44).

Article 16 **Commissions**

1. L'article 16 correspond à l'article 8 de la COTIF 1980. Il regroupe toutes les dispositions qui s'appliquent en commun aux Commissions prévues à l'article 13, § 1, lettres c) à f). Etant donné que la participation du Secrétaire général aux sessions des Commissions va de soi, et qu'elle serait tout au plus à régler dans les Règlements intérieurs des Commissions, l'article 8, § 1, al. 2 de la COTIF 1980 n'a pas été repris.
2. Le § 4 de l'article 8 de la COTIF 1980 relatif au quorum a été repris dans les articles 17 à 20 concernant les différentes Commissions.

3. Contrairement à l'Assemblée générale (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 13), les Etats membres ayant déclaré conformément à l'article 42, § 1, première phrase, qu'ils n'appliqueront pas certains Appendices dans leur intégralité, ne sont pas membres de la Commission de révision, de la Commission d'experts du RID ou de la Commission d'experts techniques, lorsque ces Commissions traitent de modifications des Appendices concernés (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 45/46). Conformément au § 5, lettre b), ces Etats peuvent toutefois être invités à participer aux délibérations en tant qu'observateurs sans droit de vote.
4. La 5^{ème} Assemblée générale n'a pas repris pour l'article 16 la règle applicable à l'Assemblée générale et au Comité administratif, selon laquelle un Etat membre peut être représenté par un autre Etat membre, mais qu'un Etat ne peut pas représenter plus d'un autre Etat (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 14) (procès-verbal, p. 35-37).
5. La 5^{ème} Assemblée générale a refusé d'accorder aux organismes, qui déposent une demande de validation d'une norme technique ou une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme (v. art. 5 et 6 APTU), un droit de participation. La réglementation du § 5 est suffisante. Dans le but d'un travail efficace, il va de soi que le Secrétaire général invite les organismes concernés aux sessions de la Commission d'experts techniques. Telle était la pratique au cours des années écoulées (v. la participation des organisations et associations internationales professionnelles aux travaux de la Commission de révision et de la Commission d'experts du RID). D'ailleurs, les détails d'une participation des organismes tiers peuvent être réglés dans le Règlement intérieur de la Commission (procès-verbal, p. 37/38).
6. Le libellé du § 6 décidé par la Commission de révision s'inspire de la pratique observée au cours des années passées dans la Commission de révision. Il pourrait être interprété comme instaurant l'obligation de procéder à une élection du président et de ses suppléants au début de chaque session. Pour cette raison, la 5^{ème} Assemblée générale a décidé, sur proposition de la Suisse, de prévoir que la présidence dans une des Commissions peut être confiée à un Etat membre ou à un certain délégué soit pour une période à fixer lors de l'élection (pour plusieurs années ou sessions), soit pour une période illimitée. Ceci a surtout de l'importance pour la Commission d'experts techniques pour garantir un travail efficace et continu. Le texte modifié tient d'ailleurs compte de la pratique suivie par la Commission d'experts du RID et par d'autres organisations internationales (procès-verbal, p. 38/39).

Article 17 **Commission de révision**

Un article propre, l'article 17, est consacré à la Commission de révision, tout comme, d'ailleurs, aux autres Commissions. Cet article correspond, pour l'essentiel, aux §§ 2 et 4 de l'article 8 de la COTIF 1980. La compétence décisionnelle est élargie aux nouvelles RU CUV, RU CUI, RU APTU (sans Annexes) et RU ATMF, à l'exception des dispositions mentionnées à l'article 33, § 4, lettres d) à g).

Article 18

Commission d'experts du RID

Un article propre est également prévu pour la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, qui correspond, pour l'essentiel, à l'article 8, §§ 2 et 4 de la COTIF 1980. Nonobstant le fait que l'Annexe au RID comportera, à l'avenir, d'importantes dispositions d'une portée considérable (p. ex. contrôles administratifs des marchandises dangereuses, entraide administrative dans le cadre de l'application du RID, conseiller à la sécurité, restrictions de transport sur des lignes comportant des risques locaux particuliers, rapports sur les accidents ou incidents, cf. le projet initial d'un nouvel Appendice C, doc. AG 4/3.3 du 1.7.1997), la Commission de révision a opté pour une compétence exclusive de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne les modifications de l'Appendice C (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 77). La 5^{ème} Assemblée générale s'est ralliée à cette décision.

Article 19

Commission de la facilitation ferroviaire

1. L'instauration d'une Commission de la facilitation ferroviaire, notamment lors du franchissement des frontières, tient compte de la décision adoptée, lors du débat sur le projet Facilrail, au cours de la 3^{ème} Assemblée générale du 16 novembre 1995 : « ... a recommandé, 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 révision en profondeur de la COTIF » (ch. 7.7 du document final).
2. Cette décision a été confirmée par les lignes directrices adoptées par la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997) : « L'Organisation a pour but ... de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire, notamment en contribuant, dans les meilleurs délais, à une suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire (« facilitation ferroviaire »), dans la mesure où les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats » (ligne directrice 1.2).
3. Malgré les impulsions données par le projet Facilrail (1991-1994), il persiste un large éventail de tâches à poursuivre dans ce domaine important pour la compétitivité du mode de transport ferroviaire.
4. La conception, le but, les tâches et les compétences de ce nouvel organe de l'OTIF (§ 1) s'inspirent des articles 22, 23 et 37 de la Convention de Chicago de 1944, des travaux pratiques de l'OACI et des expériences qui y ont été acquises. La Commission existant dans le cadre de l'OACI a également été instituée pour une durée illimitée et a été pourvue de compétences étendues. Conformément à l'article 2, § 1, lettre b), l'OTIF doit uniquement contribuer à la suppression des entraves dont la cause relève de la compétence étatique (procès-verbal de la 4^{ème} Assemblée générale, p. 17-20).
5. Malgré le fait que la 4^{ème} Assemblée générale avait décidé de ne pas prévoir un Appendice à la COTIF ayant pour objet une procédure douanière simplifiée

applicable au trafic international ferroviaire des marchandises (procès-verbal, p. 20/21), l'article 18 n'exclut pas que la Commission se penche également sur des questions douanières. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 pour une nouvelle COTIF avait prévu un tel Appendice (v. projet pour un Appendice F du 15.3.1996 et doc. AG 4/3.6 du 1.7.1997) ainsi qu'une Sous-commission pour les questions douanières, en tant que nouvel organe de l'OTIF. En ce qui concerne l'état de l'affaire au moment de la 5^{ème} Assemblée générale, voir Bulletin 1998, p. 370.

6. En ce qui concerne la prise en compte des « intérêts publics particuliers », il est renvoyé au chiffre 7 des remarques relatives à l'article 2.
7. Le quorum (§ 2) a été fixé à un moindre niveau, afin de garantir à la Commission sa capacité d'agir. Cela se justifie, étant donné que, contrairement à d'autres Commissions, les décisions de la Commission de la facilitation douanière n'ont pas de conséquences juridiques directes.

Article 20

Commission d'experts techniques

1. L'instauration d'une Commission d'experts techniques ainsi que les compétences qui lui sont attribuées (§ 1), constituent une importante ouverture pour l'avenir de l'OTIF. Aucun autre domaine que le domaine technique ne ressent un aussi grand besoin d'harmonisation. En raison des coûts considérables que représenteraient p. ex. un écartement uniforme des rails ou une alimentation en électricité uniforme des réseaux ferroviaires dans tous les Etats membres de l'OTIF, l'harmonisation est à comprendre dans le sens de la réalisation d'un maximum de compatibilité et d'interopérabilité.
2. La 4^{ème} Assemblée générale de l'OTIF :
 - avait constaté « que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles »;
 - avait considéré « que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel »;
 - avait chargé « l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international ».
3. Contrairement à la solution adoptée par la Commission de révision, la 5^{ème} Assemblée générale a décidé que la Commission d'experts techniques peut également, en ce qui concerne les prescriptions techniques uniformes, soit les adopter, soit les refuser, mais qu'elle ne peut en aucun cas les modifier lors de leur

adoption. Le rôle de la Commission d'experts techniques est ainsi limité à l'analyse du contenu de la norme/prescription proposée (procès-verbal, p. 41-44).

4. Telle que décidée par la Commission de révision (15^{ème} et 18^{ème} sessions), le motif de la disposition était le suivant : les normes techniques au sens de la définition de l'article 2, lettre b) des RU APTU sont le résultat d'une procédure spécifique et très détaillée dans le cadre p. ex. du Comité européen de normalisation (CEN), du Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) ou de l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI). Les représentants des Etats membres ont la possibilité de participer à ces procédures. La Commission d'experts techniques n'a pas reçu la compétence de mettre en cause, par sa modification lors de la validation, une norme technique issue de cette procédure. Il n'en est pas de même pour les prescriptions techniques uniformes qui sont élaborées sans participation des Etats membres par les associations des entreprises ferroviaires et l'industrie de production de matériel ferroviaire. Le souverain législateur, c'est-à-dire les Etats membres, devrait avoir la possibilité de modifier une prescription technique élaborée par lesdites associations et dont l'adoption comme prescription technique uniforme est sollicitée.
5. La 5^{ème} Assemblée générale s'est toutefois ralliée au point de vue de la France et de la Belgique ainsi que de la Commission européenne et de l'UIC (procès-verbal, p. 41-44). La Commission a cependant la possibilité d'adresser, le cas échéant, un avis négatif motivé au demandeur afin que celui-ci, selon son propre mode de fonctionnement, puisse éventuellement élaborer une modification à sa proposition.
6. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé au Rapport explicatif relatif aux RU APTU (Appendice F à la Convention), notamment aux chiffres 7 à 23 des Généralités.
7. Avec la « moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 », le quorum pour la Commission d'experts techniques est plus élevé que celui pour la Commission d'experts du RID et la Commission de la facilitation ferroviaire, mais légèrement plus bas que celui pour l'Assemblée générale et la Commission de révision (majorité « simple »).
8. La 5^{ème} Assemblée générale a clarifié que, lors de prises de décisions concernant des dispositions qui ne s'appliquent pas à certains Etats du fait qu'ils ont formulé une objection conformément à l'article 35, § 4 de la COTIF, ou fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des RU APTU, les Etats en cause n'ont pas le droit de vote (procès-verbal, p. 40/41).

Article 21

Secrétaire général

1. En ce qui concerne la création d'un organe « Secrétaire général », il est renvoyé aux chiffres 2 et 3 des remarques relatives à l'article 13.

2. Le § 2 reprend l'ajout à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980, prévu par le Protocole 1990, concernant la durée du mandat du Directeur général de l'Office central, toutefois ramené à une période de trois ans. Cela correspond à la période de trois ans prévue pour le Comité administratif. Le Secrétaire général peut rester en fonction pour une période maximale de neuf ans (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 14). L'on s'est abstenu de la mention ou de la réglementation d'un poste de « Vice-directeur général » ou d'un « Secrétaire général adjoint » dans la Convention même (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 12/13; procès-verbal de la 13^{ème} session, p. 31/32). Les postes et les grades sont réglés dans le statut du personnel de l'Organisation.
3. Les fonctions du Secrétaire général (§ 3) correspondent, dans une large mesure, aux compétences actuelles de l'Office central. Ont été nouvellement introduits, les fonctions du dépositaire de l'Organisation (lettre a) et le droit d'initiative des propositions de modification de la Convention prévu au § 4 (lettre d) (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 10/11; procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 21-23) ainsi que le droit de demander la convocation du Comité administratif (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 21-23).

Article 22

Personnel de l'Organisation

L'Office central n'est pas maintenu en tant qu'organe indépendant de l'OTIF, en sus du Secrétaire général (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 13). Par conséquent, la position du personnel de l'Organisation est réglée de manière générale dans un article particulier (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 24/25).

Article 23

Bulletin

1. L'obligation de publier le Bulletin incombe à l'Organisation, sans précision de l'organe qui en a la charge; cela semble judicieux, étant donné que ni le Comité administratif ni le Secrétaire général ne sont, en tant qu'organes entrant en ligne de compte, « éditeur » du Bulletin. Il s'agit, comme cela est actuellement le cas, d'un Bulletin officiel, qui contient toutefois aussi d'autres communications nécessaires ou utiles à l'application de la Convention. La Convention ne prévoit pas de périodicité précise pour le Bulletin, ce qui permettrait, le cas échéant, de le faire paraître, selon la nécessité, à un rythme irrégulier. A l'avenir, la souplesse nécessaire devrait ainsi être assurée.
2. Conformément à l'article 21, § 3, lettre m), le Secrétaire général doit, le cas échéant, porter différentes communications à la connaissance des Etats membres, des organisations et associations internationales ainsi que des entreprises. Dans le cas du système actuel des lignes inscrites, l'Office central dispose du nom et de l'adresse de toutes les entreprises ferroviaires participant au trafic international ferroviaire; cela ne sera plus le cas à l'avenir. Le § 2 crée, par conséquent, la possibilité de remplacer des communications individuelles, auxquelles le Secrétaire général est contraint, par une publication dans le Bulletin.

Article 24

Listes des lignes

1. La gestion du système actuel des lignes inscrites, en vue de la détermination du champ d'application des RU CIV et des RU CIM, n'est pas maintenue. Conformément aux décisions de la Commission de révision (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 3-9; procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 3-5) relatives à l'article premier des nouvelles RU CIV et RU CIM, ces Règles uniformes s'appliquent de manière contraignante à tout contrat de transport ferroviaire de personnes et de marchandises, lorsque les lieux de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. L'obligation de transporter est supprimée. Aussi, le système administratif des « listes des lignes », lourd et coûteux, devient, en principe, superflu en ce qui concerne les lignes ferroviaires (v. ch. 4 et 5). Il s'agit là également d'une conséquence de la séparation entre le transport ferroviaire et la gestion de l'infrastructure dont les cas se multiplient.
2. Pour appliquer les RU CIV ou les RU CIM aux transports complémentaires effectués par un autre mode de transport en trafic intérieur des Etats membres, une inscription des lignes correspondantes n'est pas non plus nécessaire étant donné que l'application des RU CIV et des RU CIM découle directement du contrat de transport. Tant que le transport complémentaire ne donne pas lieu à un franchissement de frontière, il n'existe aucun conflit avec le droit international réglant les autres modes de transport, telle que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), par exemple.
3. Il n'en va pas de même dans le cas d'un transport complémentaire maritime ou sur des voies de navigation intérieure, lorsque cette partie du transport est elle-même transfrontalière. C'est pourquoi, l'application des RU CIV et des RU CIM continue, dans ces cas, à être déterminée par une inscription de telles lignes sur les listes correspondantes (v. les décisions de la Commission de révision concernant l'art. 1, § 4 CIV et l'art. 1, § 4 CIM citées au ch. 1, ainsi que ch. 19 des remarques relatives à l'art. 1 CIM, doc. AG 5/3.5 du 15.2.1999). L'article 24, §§ 1, 3 et 5, en tient compte. Dans cette mesure, cette réglementation correspond à l'article 10 de la COTIF de 1980. Le maintien du système des lignes inscrites pour des transports complémentaires transfrontaliers maritimes ou sur des voies de navigation intérieure est possible puisque p. ex. le droit international de transport maritime n'est pas d'application contraignante, ce qui est le cas des RU CIM.
4. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 relatif à une nouvelle COTIF avait prévu à l'article 18 la possibilité que des lignes qui, dans certains Etats membres, ne sont pas disponibles au trafic international direct effectué sur la base des RU CIV ou des RU CIM, soient inscrites sur des listes à part, dites listes négatives. Une telle disposition aurait permis, à l'avenir, à certains Etats d'adhérer à la COTIF, si l'application des RU CIV ou des RU CIM sur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Etat concerné n'entraînait pas en ligne de compte pour des raisons pratiques, économiques ou financières.
5. L'idée d'une liste négative avait été approuvée en principe par la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997) (v. ligne directrice 7.2). Conformément aux suggestions

du Comité administratif en ce qui concerne le financement de l'Organisation, la Commission de révision a décidé, pour des raisons pratiques, de remplacer cette « liste négative » par la possibilité d'émettre une réserve au champ d'application des RU CIV et des RU CIM (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 17/18). Cette réserve consiste à inscrire sur des listes les lignes ferroviaires, sur lesquelles sont effectués des transports internationaux soumis aux RU CIV et RU CIM (« liste positive »). Cette possibilité est toutefois réservée à certains futurs Etats membres (v. ch. 8 des remarques relatives à l'art. 1 CIV ainsi que ch. 26 des remarques relatives à l'art. 1 CIM).

Titre IV

Finances

Remarque préliminaire

1. La future réglementation concernant le financement des dépenses de l'Organisation a constitué l'une des questions les plus difficiles, sinon la plus difficile, rencontrées dans le cadre des travaux préparatoires à la révision de la COTIF. A plusieurs reprises, tous les problèmes y relatifs ont été discutés en détail au sein des différents organes de l'OTIF, à savoir la Commission de révision (procès-verbal de la 10^{ème} session, p. 47-51; procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 30-38; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 2-18), la 4^{ème} Assemblée générale (procès-verbal, p. 47-50; lignes directrices 7.1 à 7.3) et le Comité administratif (procès-verbal de la 87^{ème} session, p. 30/31; procès-verbal de la 88^{ème} session, p. 7; procès-verbal de la 89^{ème} session, p. 11-13; groupe de travail, complété par des représentants de la France et de la République slovaque, les 13/14.8.1998 et session extraordinaire, en présence de représentants de la France et de la République slovaque, le 30.9.1998).
2. Lors de sa 21^{ème} session (19-23.10.1998), la Commission de révision a finalement adopté la recommandation du Comité administratif concernant le financement de l'Organisation (doc. Rev. 21/8 du 30.9.1998). Il s'agit d'un compromis pour toutes les questions ayant trait au financement, basé sur les valeurs suivantes :
 - contribution minimale : 0,25 %
 - contribution maximale : 15 %
 - proportion de la « puissance économique (clef de l'ONU) » : « longueur du réseau » : 40 : 60 (2x5 : 3x5).
3. La 5^{ème} Assemblée générale a rejeté la proposition de la France de fixer la proportion de la "puissance économique (clef de l'ONU)" : "longueur du réseau" à 2/3 : 1/3 (procès-verbal, p. 45/46).
4. En ce qui concerne la solution de transition prévue à l'article 6, § 7 du Protocole 1999, voir les remarques y afférentes.

Article 25**Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion**

1. L'introduction d'un article particulier s'avère judicieuse aux fins d'une simplification rédactionnelle, après que la Commission de révision a décidé de passer à un rythme bisannuel, en ce qui concerne le programme de travail, le budget, les comptes et le rapport de gestion (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 21/22 et 39/40; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 33).
2. Nonobstant le fait qu'il est prévu de publier le Rapport de gestion à un rythme bisannuel, rien n'empêche l'Organisation de publier un Rapport de gestion annuellement, dans la mesure où cela est justifié par le volume des travaux ou des résultats obtenus (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 33).

Article 26**Financement des dépenses**

1. Cet article remplace l'article 11 de la COTIF 1980. La réglementation des contributions qui est actuellement basée uniquement sur la longueur des lignes inscrites, ne tient pas suffisamment compte des situations économiques et de trafic très diverses dans les Etats membres ainsi que de l'importance très variable du trafic international ferroviaire d'un Etat membre à l'autre. Pour cette raison, l'Office central a été invité à plusieurs reprises dans le passé à examiner des solutions de rechange. Cela a été fait, mais aucune des variantes examinées n'a pu faire l'objet d'un consensus. Etant donné qu'à l'avenir, le système des lignes inscrites sera supprimé, un nouveau système doit être créé.
2. La solution adoptée par la Commission de révision représente un compromis sous forme de « paquet » (v. remarque préliminaire relative au Titre IV).
3. Le § 2 tient compte de la situation particulière des Etats qui, pour des raisons pratiques, économiques et financières, ne sont pas en mesure d'appliquer la COTIF et ses Appendices, notamment les RU CIM, sur l'ensemble de leur infrastructure ferroviaire. La possibilité d'émettre des réserves aux RU CIV et RU CIM est limitée aux Etats qui adhéreront à la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 après son entrée en vigueur et dans lesquels l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) est appliqué (v. ch. 8 des remarques relatives à l'art. 1 CIV ainsi que ch. 26 des remarques relatives à l'art. 1 CIM). Pour ces Etats est prise en compte non pas la longueur totale des infrastructures ferroviaires, mais uniquement la longueur des infrastructures sur lesquelles sont effectués des transports selon les RU CIV et RU CIM, complétée par la longueur des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites. La puissance économique (clef de l'ONU) est également prise en compte uniquement en fonction de la proportion entre la longueur des lignes sur lesquelles ont lieu des transports CIV et CIM et la longueur totale des infrastructures ferroviaires, complétée par la longueur des lignes maritimes et de navigation intérieure.
4. La possibilité prévue à l'article 42, § 1, première phrase, de déclarer ne pas appliquer certains Appendices à la Convention dans leur intégralité aura pour conséquence que

les activités et donc les dépenses de l'OTIF ne toucheront plus de la même manière les Etats membres de l'OTIF, qui n'en tireront plus les mêmes profits. Pour cette raison, le § 4 prévoit que la partie des dépenses qui découlent d'activités au profit d'une partie des Etats membres seulement, sera supportée par ces Etats uniquement, cependant selon la même formule que celle prévue au § 1. La décision quant à l'attribution des dépenses incombe au Comité administratif.

5. Afin d'assurer la liquidité de l'OTIF, les contributions pour la période bisannuelle en cours sont dues, sous forme d'avance de trésorerie, payable en deux acomptes, au plus tard jusqu'au 31 octobre de chaque année que comprend le budget (§ 5). L'avance de trésorerie est fixée sur la base de la contribution de l'année précédente définitivement due. Exception faite du rythme bisannuel, le nouveau § 5 correspond pour l'essentiel à l'actuel article 12 du Règlement financier et comptable.
6. Le § 6 correspond dans une large mesure à l'article 11, § 2, al. 1 de la COTIF 1980.
7. Le § 7 correspond à l'article 11, § 2, al. 2 de la COTIF 1980, cependant modifié comme suit : les sommes dues portent intérêt dès le 1er janvier de l'année suivante et le droit de vote d'un Etat débiteur est suspendu un an à compter de celui pour lequel il est en demeure.
8. Les §§ 8, 10 et 11 correspondent, à quelques adaptations rédactionnelles près, à l'article 11, §§ 3, 5 et 6 de la COTIF 1980. Le § 9 a été nettement simplifié par rapport à l'article 11, § 4 de la COTIF 1980.

Article 27 **Vérification des comptes**

1. Le mandat additionnel relatif à la vérification des comptes décidé par la 2^{ème} Assemblée générale (17-20.12.1990) (v. Protocole 1990), appliqué depuis le 1^{er} janvier 1994, a été intégré tel quel dans la Convention même. L'Assemblée générale a toutefois le droit de confier la vérification des comptes à un autre Etat que l'Etat du siège (§ 1).
2. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a raccourci le libellé de cet article; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté.

Titre V

Arbitrage

Le Titre V (art. 28 à 32) relatif à l'arbitrage correspond dans une large mesure à l'actuel Titre III (art. 12 à 16) de la COTIF 1980. L'article 28, § 2 (actuel art. 12, § 2) a été simplifié et étendu à d'autres litiges nés de l'application ou de l'interprétation d'autres conventions élaborées au sein de l'OTIF (v. art. 2, § 2).

Titre VI**Modification de la Convention**

Le Titre VI (art. 33 à 35) correspond - toutefois avec des modifications importantes - au Titre V (art. 19 à 21) de la COTIF 1980.

Article 33
Compétence

1. L'Assemblée générale reste compétente pour les modifications de la Convention elle-même et de ses Appendices, à moins que d'éventuelles modifications ne relèvent expressément de la compétence de certaines Commissions (§ 2). Elle peut par ailleurs continuer à se déclarer compétente en ce qui concerne les modifications présentant un caractère de connexité avec des dispositions fondamentales (§ 3) (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 23).
2. L'on a nouvellement créé la possibilité qu'un tiers des Etats représentés dans la Commission de révision, dans la Commission d'experts du RID ou dans la Commission d'experts techniques peut exiger que les propositions de modification concernant les Appendices à la Convention soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 22).
3. En ce qui concerne les modifications soumises à la procédure simplifiée, le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu d'étendre la compétence de la Commission de révision à toutes les dispositions des RU CIV et RU CIM ainsi que des nouveaux Appendices D (RU CUV - droit des véhicules) et E (RU CUI - utilisation de l'infrastructure). Cet élargissement de compétence avait pour but de permettre une adaptation plus rapide à la fois du droit de transport et des deux Appendices nouvellement créés aux modifications économiques et juridiques. Le projet de l'Office central avait par ailleurs prévu de ne plus soumettre obligatoirement les décisions de l'Assemblée générale à une procédure de ratification.
4. Lors des délibérations de la Commission de révision, il s'est révélé qu'en regard du droit constitutionnel de nombreux Etats membres, une simplification aussi étendue de la procédure de révision ne peut être obtenue ni pour la Convention même ni pour les Appendices (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 19-28). Les dispositions concernant les fondements de la responsabilité, la charge de la preuve, le champ d'application, les dommages-intérêts, la prescription et l'extinction des droits ainsi que le for, ont été exclues de la procédure de révision simplifiée (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 75/76; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 36-38 et procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 48-51).
5. La Commission de révision sera, par contre, compétente en ce qui concerne les modifications de différentes dispositions de la Convention même, à savoir de l'article 9 (unité de compte) et de l'article 27 (vérification des comptes), à l'exception du § 1 (transfert de la vérification des comptes de l'Etat du siège à un autre Etat). Ceci correspond à la situation juridique actuelle.

6. En ce qui concerne les RU APTU et RU ATMF (Appendices F et G à la Convention), la Commission de révision a maintenu, lors de ses délibérations, les mêmes principes (v. ch. 4) que pour les Règles uniformes mentionnées aux chiffres 3 et 4. La Commission d'experts techniques sera en revanche compétente pour les modifications des Annexes des RU APTU (§ 6).
7. La Commission de révision et, par la suite, la 5^{ème} Assemblée générale, ont décidé que la Commission d'experts du RID doit être compétente non seulement en ce qui concerne les décisions relatives à l'Annexe de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C proprement dit (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 77; procès-verbal de la 20^{ème} session, 1^{ère} séance, p. 7; v. par ailleurs la remarque relative à l'art. 18 ainsi que les ch. 10-16 des Généralités relatives au RID).

Article 34 **Décisions de l'Assemblée générale**

1. L'article 34 renonce en partie au système de l'article 20, §§ 1 et 2 de la COTIF 1980 jusqu'alors appliqué. Les expériences faites avec la COTIF du 9 mai 1980 - entrée en vigueur seulement le 1^{er} mai 1985 - et le Protocole du 20 décembre 1990 - entré en vigueur seulement le 1^{er} novembre 1996 - justifient cette modification. Entre l'adoption et l'entrée en vigueur se sont écoulées, dans le premier cas, presque cinq ans et, dans le second cas, presque six étant donné que le nombre nécessaire de ratifications, d'adoptions ou d'approbations n'a pas pu être obtenu dans un meilleur délai.
2. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu une entrée en vigueur automatique des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale pour les Etats n'ayant pas déclaré, avant l'expiration d'un délai prévu pour l'entrée en vigueur, qu'ils s'opposent aux modifications. Une simplification aussi étendue de la procédure de révision en ce qui concerne les décisions de l'Assemblée générale n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 23/24; procès-verbal de la 4^{ème} Assemblée générale, p. 58/59, ligne directrice 8.1; procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 67 - 69; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 41/42). L'on a finalement adopté une solution selon laquelle les modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui ont fait une déclaration aux termes de laquelle il n'approuvent pas lesdites modifications (§ 2). Dans le cas des modifications des Appendices décidées par l'Assemblée générale, l'approbation par la moitié des Etats membres est suffisante. Le délai de douze mois demeure inchangé (§ 3).
3. L'on a nouvellement introduit la possibilité que l'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une nature telle que les Etats qui ne peuvent pas accepter cette modification, devront sortir de l'Organisation (§ 6). La conséquence juridique de la suspension de l'application des Règles uniformes, jusqu'alors prévue à l'article 20, § 3 de la COTIF 1980, a été maintenue, dans la mesure où les décisions de l'Assemblée générale concernent des

Appendices à la Convention (§ 7). Ces deux conséquences juridiques ont pour objet le maintien de l'unité juridique en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 44-46). Ce n'est certes pas une solution idéale, mais il a été possible d'éviter une incertitude juridique, telle qu'elle existe en trafic international aérien en raison des différentes versions de la Convention de Varsovie en vigueur.

Article 35 **Décisions des Commissions**

1. L'article 35 correspond, pour l'essentiel, à l'article 21 de la COTIF 1980. Le délai de douze mois pour l'entrée en vigueur de décisions adoptées par la Commission de révision a été maintenu (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 26). Le délai pour l'entrée en vigueur de décisions adoptées par la Commission d'experts du RID a, par contre, été ramené à six mois et donc été adapté aux délais prévus dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (procès-verbal de la 11^{ème} session, p. 24/25; procès-verbal de la 4^{ème} Assemblée générale, p. 60, ligne directrice 8.5; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 43).
2. L'on a ajouté un § 6 empêchant que p. ex. des Etats, qui ont émis une réserve à l'encontre d'un Appendice dans son intégralité, ou que des Etats, qui ne disposent plus du droit de vote parce qu'ils n'ont pas satisfait à leurs obligations de paiement (art. 26, § 7), ou que des Etats, dont la qualité de membre a été suspendue en vertu de l'article 40, § 4, puissent influencer l'entrée en vigueur de décisions adoptées par les Commissions. La version décidée par la Commission de révision a été remaniée et complétée par la 5^{ème} Assemblée générale dans l'intérêt de la clarté juridique (procès-verbal, p. 51/52).
3. La 5^{ème} Assemblée générale a modifié la conséquence juridique de la suspension de l'application de l'Appendice F dans son intégralité dans le cas d'objections contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, dans la mesure où seule l'application de cette norme ou de cette prescription est suspendue (§ 4, 3^{ème} phrase) (procès-verbal, p. 51/52).

Titre VII

Dispositions finales

Article 36 **Dépositaire**

1. L'article 36 correspond, à peu près, à l'article 26 de la COTIF 1980. Les fonctions du dépositaire devront toutefois, à l'avenir, être assurées par l'Organisation elle-même, c'est-à-dire son organe exécutif, le Secrétaire général. Il s'agit là également d'une pratique courante dans d'autres organisations internationales (v. également les remarques relatives à l'art. 2 du Protocole 1999).
2. A la place d'une énumération détaillée des fonctions du dépositaire, telles qu'elles sont prévues par l'article 26 de la COTIF 1980, il est renvoyé, d'une manière

générale, à la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités (§ 1).

3. L'expérience faite ces dernières années a montré que même dans le cadre d'une organisation relativement « apolitique » comme l'OTIF, des questions juridiques difficiles peuvent surgir en relation avec la fonction du dépositaire. Pour cette raison, le § 2 prévoit la possibilité de régler des divergences éventuelles entre un Etat membre et le dépositaire.

Article 37

Adhésion à la Convention

1. L'article 37 correspond dans une large mesure à l'article 23 de la COTIF 1980, toutefois sans différencier entre des adhésions après la signature, mais avant la mise en vigueur de la « nouvelle » Convention, c'est-à-dire la Convention modifiée par le Protocole 1999, et les adhésions après sa mise en vigueur. Les adhésions avant la mise en vigueur du Protocole 1999 et de la Convention modifiée se réfèrent à la COTIF 1980 et sont régies par l'article 23 de cette dernière. Voir, par ailleurs, les remarques relatives l'article 4 du Protocole 1999.
2. En principe, l'adhésion à la COTIF et, par conséquent, à l'Organisation, est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel une infrastructure ferroviaire est gérée (§ 1). Il n'importe pas que l'Etat en question dispose de son « propre » chemin de fer. La possibilité d'adhérer ne doit pas non plus être forcément liée à l'existence d'une liaison ferroviaire directe avec les Etats membres actuels. Il serait concevable, et cela devrait être possible, que p. ex. le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan adhèrent à la COTIF, même s'il n'y a actuellement pas de liaison ferroviaire ininterrompue entre le Pakistan et l'Iran (brèche à l'est de Zahedan) et donc vers l'ouest et les autres Etats membres de l'OTIF. Ces trois Etats pourraient très bien appliquer, en trafic international ferroviaire entre leurs territoires, les RU CIV/CIM ainsi que le reste du droit uniforme. Il pourrait en être de même en ce qui concerne d'autres groupes d'Etats en Amérique du Nord, Amérique Latine, Afrique et Asie. Voir par ailleurs l'article 39 et les remarques y afférentes.
3. L'OTIF pourrait se développer, à l'instar de l'OACI et de l'OMI, vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale. Cela pourrait s'avérer d'un intérêt et d'une importance encore plus grands, si l'OTIF se consacre, au-delà du droit de transport proprement dit, davantage à d'autres domaines juridiques concernant le trafic international ferroviaire. Finalement, l'augmentation du trafic international dans le domaine des transports intermodaux, notamment lors des transports des matières dangereuses, rend de plus en plus nécessaire la création, à l'échelle mondiale, d'un droit uniforme applicable en trafic ferroviaire transfrontalier. A cet effet, l'OTIF pourrait être l'Organisation appropriée. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est elle aussi une association des chemins de fer (entreprises) oeuvrant à l'échelle mondiale.
4. Les §§ 2 à 5 correspondent aux §§ 2 et 3 de l'article 23 de la COTIF 1980, les conditions pour la prise d'effet d'une adhésion ayant été simplifiées (§ 3). Il a été renoncé au double emploi actuel entre « demande d'adhésion » et « dépôt

d'un instrument d'adhésion après expiration du délai d'opposition » (art. 23, § 2, al. 4 COTIF 1980).

Article 38 **Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique**

1. Quelques Etats membres ont transféré, dans certains domaines, des droits de souveraineté (législation et application) à la CE, qui représente une communauté économique régionale au sens du § 1. Pour cette raison, il semble nécessaire d'offrir à une telle organisation supranationale la possibilité d'adhérer à l'OTIF. Tel était l'objet de l'article 38, dans la version décidée par la Commission de révision (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 75/76; procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 78). Son contenu se basait sur l'article 22, par. 3 du projet de Convention CEE/ONU relatif à un régime international de transit douanier pour les marchandises transportées par chemin de fer (doc. TRANS/WP.30/R.141). Sur suggestion de la Commission européenne, reprise par l'Allemagne sous forme de proposition, la 5^{ème} Assemblée générale a complètement modifié le texte décidé par la Commission de révision. L'article 38 prévoit, par conséquent, la possibilité d'une adhésion de plein droit au lieu d'une simple association (procès-verbal, p. 52-54). Du fait des activités futures de l'OTIF dans le domaine des RU APTU, l'adhésion de la CE pourrait s'avérer indiquée.
2. Les conditions d'une adhésion doivent faire l'objet d'un accord entre l'organisation régionale et l'OTIF. L'Assemblée générale est l'organe compétent de l'OTIF pour approuver un tel accord (art. 14, § 2, lettre n).
3. Les §§ 2 et 3 règlent l'étendue des droits exercés par l'organisation régionale à la place des différents Etats membres, respectivement par les Etats membres mêmes. Le § 4 règle la fin de la qualité de membre. Les organisations régionales qui ont adhéré sont traitées à égalité avec les Etats membres.
4. La décision sur une adhésion éventuelle de la CE à l'OTIF ne relève pas de la compétence de la Commission européenne; une telle décision doit être prise par les Etats membres de la CE. Actuellement, les questions concernant une adhésion à des organisations internationales oeuvrant dans le domaine des transports ou concernant une adhésion en tant que partie à une Convention internationale, ne sont pas, du point de vue politique et juridique, clairement tranchées au sein de la Communauté. Ainsi, la CE est partie à l'Accord de Genève de 1958 (concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions); toutefois, malgré le fait que la Commission l'a proposé ou demandé, la CE n'est jusqu'ici pas membre p. ex. de la CCNR ou d'Eurocontrol. L'OTIF est libre de proposer, à la CE, une adhésion, tout comme la CE est libre d'accepter ou non une telle offre d'adhésion (art. 238 du Traité CE; procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 50-52).

Article 39

Membres associés

1. La COTIF en vigueur ne prévoit qu'une forme de qualité de membre des Etats, à savoir celle avec les pleins droits et les pleines obligations. Parmi les « obligations » compte l'application des Appendices en trafic international ferroviaire entre les Etats membres (COTIF 1980 : CIV et CIM; COTIF dans la teneur du Protocole 1999 : au moins un des Appendices, cf. art. 42, § 1). Il est cependant concevable que des Etats s'intéressent au travail de l'OTIF sans vouloir accepter, dans un premier temps, tous les droits et toutes les obligations liés à une adhésion conformément à l'article 37. Pour cette raison, il est judicieux de prévoir une qualité nuancée de membre sous forme d'association, comme le prévoient p. ex. d'autres organisations et associations internationales (Conférence européenne des Ministres des transports - CEMT, UIC). Une telle participation sous forme d'association pourrait faciliter une adhésion ultérieure de l'Etat en question. Entreraient en ligne de compte p. ex. les Etats Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, l'Inde et d'autres Etats dont les chemins de fer effectuent des transports internationaux.
2. Le § 2 règle l'obligation de verser des contributions et limite certains droits de participation des membres associés.

Article 40

Suspension de la qualité de membre

Ces dispositions trouvent leur origine dans une suggestion de l'Office central visant à combler la lacune entre la qualité de membre à plein droit, avec tous les droits et obligations, d'une part, et la dénonciation de la Convention, d'autre part (v. doc. Rev. 13/2.33a du 15.10.1997 et procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 76-78).

Article 41

Dénonciation de la Convention

L'article 41 correspond à l'article 25 de la COTIF 1980. En raison de la possibilité qu'un Etat déclare de ne pas appliquer certains Appendices dans leur intégralité (art. 42, § 1, première phrase), il a été renoncé à prévoir également la possibilité de dénoncer un ou plusieurs Appendices (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 55).

Article 42

Déclarations et réserves à la Convention

1. Le § 1 admet des réserves et des déclarations sous deux formes : d'une part, des réserves et des déclarations de ne pas appliquer certains Appendices dans leur intégralité, et d'autre part, des réserves et déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou certaines dispositions de ses Appendices. Cette dernière possibilité n'est cependant admise que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes. Dans cette mesure, le § 1 correspond à l'article 27 de la COTIF 1980. La différenciation entre réserves et déclarations se fait en fonction du moment

où elles peuvent être émises ou faites. Les réserves peuvent être émises à certains moments seulement, les déclarations peuvent être faites à tout moment.

2. La possibilité d'émettre des réserves et de faire des déclarations conformément au § 1, deuxième phrase, de ne pas appliquer certaines dispositions est prévue à :
 - l'article 28, § 3 de la COTIF, en ce qui concerne l'arbitrage,
 - l'article premier, § 6 des RU CIV, pour les Etats du SMPS, en ce qui concerne l'application des RU CIV uniquement aux transports sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire,
 - l'article premier, § 6 des RU CIM, pour les Etats du SMGS, en ce qui concerne l'application des RU CIM uniquement aux transports sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire,
 - l'article 2 des RU CIV, en ce qui concerne la non application de l'ensemble des dispositions des RU CIV relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs qui sont ressortissants de l'Etat ayant fait la déclaration, ou qui ont leur résidence habituelle dans cet Etat,
 - l'article 2 des RU CUI, en ce qui concerne la non application de l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque l'événement dommageable s'est produit sur le territoire de l'Etat qui a fait la déclaration, et que la victime est ressortissant de cet Etat ou a sa résidence habituelle dans cet Etat,
 - l'article 9 des RU APTU, en ce qui concerne l'application de normes techniques qui ont été validées et de prescriptions techniques uniformes qui ont été adoptées.

Article 43

Dissolution de l'Organisation

1. Même si la question d'une dissolution ne se pose pas actuellement, la Commission de révision a jugé qu'il serait utile de prévoir une réglementation claire à ce sujet, notamment pour ce qui est du partage éventuel des biens, compte tenu des différences considérables en ce qui concerne la participation des Etats membres au financement de l'Organisation (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 59).
2. La décision d'une dissolution de l'Organisation devrait être prise par l'Assemblée générale, conformément à l'article 14, § 6, avec une majorité des deux tiers. Un transfert éventuel des attributions restantes à une autre organisation internationale devrait être précédé de négociations avec cette organisation, respectivement avec les Etats membres concernés. Les détails concernant la dissolution et un transfert éventuel des attributions restantes, le moment de la prise d'effet de cette décision, etc. ne devraient être réglés par l'Assemblée générale que lorsqu'elle décidera de la dissolution (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 60).

Article 44

Disposition transitoire

L'article 44 prévoit que les contrats existants conclus conformément aux RU CIV, RU CIM, RU CUV et RU CUI restent, en cas de suspension de l'application de ces Règles uniformes (art. 34 , § 7 et art. 35, § 4), en cas de la dénonciation de la Convention (art. 41) et en cas de déclarations de ne pas appliquer les Appendices concernés à la Convention dans leur intégralité (art. 42, § 1), soumis au droit en vigueur au moment de la conclusion du contrat.

Article 45

Textes de la Convention

1. L'extension proposée des attributions et activités de l'OTIF, l'importance toujours plus grande de l'anglais, également en trafic international ferroviaire, ainsi que la perspective d'une activité de l'OTIF à l'échelle mondiale, ont fait apparaître la nécessité non seulement d'introduire l'anglais en tant que troisième langue de travail de l'OTIF, mais aussi de rédiger la Convention également en anglais (v. par ailleurs ch. 5 des remarques relatives à l'art. 1).
2. Lors de la 5^{ème} Assemblée générale, l'Allemagne et la République slovaque ont proposé de supprimer la primauté de la version française par rapport à la version allemande et anglaise en cas de divergences (§ 1, 2^{ème} phrase). Les arguments suivants ont été avancés:
 - la coutume internationale; dans le cas de Conventions internationales rédigées en plusieurs langues, une primauté n'est accordée à aucune langue en cas de divergences;
 - les trois versions linguistiques sont des textes authentiques;
 - la traduction en d'autres langues, p. ex. le slovaque, doit être possible sur la base de chacune des trois versions linguistiques;
 - les textes originaux des nouvelles Règles uniformes ont d'abord été rédigés en allemand; en ce qui concerne la version française, il s'agit - dans la plupart des cas - de traductions;
 - il ne peut pas être exclu qu'en cas de divergences constatées, la version française fasse foi, même si elle est éventuellement incorrecte.

Les propositions ont manqué de justesse de remporter la majorité nécessaire des deux tiers (procès-verbal, p. 56/57 et 169).

3. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu des traductions officielles de la COTIF uniquement en langues arabe et russe et avait renoncé, pour des raisons de coûts, à des traductions officielles en italien et en néerlandais (v. ch. 36.1 du Rapport explicatif, annexe IV à la lettre circulaire du 30.8.1996, A 50-00/517.96). En ce qui concerne les textes officiels, la Commission de révision a décidé, avec une

majorité relativement faible, de se limiter, dans un premier temps, aux langues de travail de l'Organisation (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 79/80).

4. La question des traductions a de nouveau été soulevée dans le contexte de la solution globale relative au financement des dépenses de l'Organisation (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 6). La Commission de révision et la 5^{ème} Assemblée générale ont finalement adopté la solution prévue au § 2. Dans la mesure où une langue est langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres de l'Organisation, les Etats membres concernés ont un intérêt à disposer d'une même traduction officielle de la Convention. Le gros des frais liés à la traduction (le travail de traduction même) devraient être supportés par les Etats concernés (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 58). Actuellement, ce compromis aurait une importance pour la Belgique et les Pays-Bas (néerlandais), l'Italie et la Suisse (italien), l'Algérie, l'Irak, le Liban, le Maroc, la Syrie et la Tunisie (arabe) ainsi que pour la Suède et la Finlande (suédois). Il pourrait s'avérer important pour la Fédération de Russie et le Bélarus (russe), si ces deux Etats devaient adhérer à la COTIF.

Rapport explicatif complémentaire (articles 9 et 27)

basé sur les décisions de la 24^{ème} session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) et de la 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009)

NOTE : les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 2 et § 4 lettre a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Conformément à l'article 33, § 4, lettre a) de la Convention, la Commission de révision est compétente en matière de prise de décisions concernant les propositions visant à modifier les articles 9 et 27, §§ 2 à 10 de la Convention. Afin de prendre en compte les développements dans l'usage du franc-or et dans le rôle du Fonds monétaire international (FMI) et afin de suivre les demandes du Vérificateur des comptes, le Secrétaire général s'est cru obligé depuis un certain temps de proposer à la Commission de révision des modifications aux dispositions des deux articles. Cependant par souci d'économie, de telles propositions ont été différées jusqu'à ce que d'autres modifications importantes justifient la convocation d'une session de la Commission de révision. Cela a été le cas du processus de révision, qui devait avoir lieu afin de résoudre les problèmes d'incompatibilité avec le droit communautaire, des dispositions dans les Appendices E, F et G de la Convention; cette modification relève dans une large mesure de la compétence de la Commission de révision.
2. La Commission de révision a adopté, lors de sa 24^{ème} session, les amendements à l'article 9 avec les remarques explicatives pertinentes telles que proposées par le Secrétaire général. Concernant l'article 27, la Commission de révision a décidé de ne pas supprimer les §§ 3 à 10 de cet article en intégrant l'ensemble de leur contenu au Règlement financier et comptable, ainsi que l'avait initialement proposé le Secrétaire général, tout en conservant les §§ 4, 7 et 9 de l'article 27 dans

la Convention en raison de leur importance fondamentale. Par ailleurs, il a été décidé de supprimer les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 de l'article 27 et de renuméroter en conséquence.

3. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications des articles 9 et 27 de la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé l'adaptation rédactionnelle des renvois à « l'article 27, §§ 2 à 5 » figurant aux articles 14, § 6 et 33, § 4a) de la Convention. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Titre II

Dispositions communes

Article 9

Unité de compte

1. Le § 4, qui prévoyait que le franc-or ferait office d'unité de compte alternative, a été supprimé. Il concernait, comme le § 5, les États membres de l'OTIF non-membres du FMI.
2. De nos jours, le FMI est une organisation globale³ avec 185 membres englobant tous les États membres de l'OTIF à l'exception du Liechtenstein et de Monaco.
3. Cependant pour le Liechtenstein et Monaco, des monnaies des membres du FMI sont valides. Cela signifie que le § 4 qui visait un État membre de l'OTIF n'étant pas membre du FMI, dont la législation ne permettait pas l'application du § 2, c'est-à-dire de calculer la valeur de sa monnaie nationale, en termes du droit de tirage spécial conformément à la méthode d'évaluation appliquée par le FMI, ne pouvait concerner ni le Liechtenstein, ni Monaco.
4. Ainsi, le § 4, qui ne visait aucun État membre de l'OTIF actuel ou futur, est devenu sans intérêt.

L'ancien § 5, devenu § 4, a été reformulé afin d'éliminer la référence au délai écoulé mentionné au début et le renvoi au précédent § 4.

3 consulter <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.htm>

Titre IV

Finances

Article 27

Vérification des comptes

1. Dans le cadre des dispositions du § 1, qui relève de la compétence de l'Assemblée générale, la vérification des comptes doit être exécutée conformément
 - aux règles du présent article, dont les modifications apportées aux §§ 2 à 10 relèvent de la compétence de la Commission de révision conformément à l'article 33, § 4,
 - aux instructions particulières du Comité administratif et
 - au Règlement financier et comptable, ainsi que
 - aux dispositions statutaires de l'État de siège qui s'appliquent aux activités du Vérificateur des comptes.
2. Étant donné que le Vérificateur des comptes doit respecter toutes les dispositions visées de la même manière, les dispositions ne doivent pas être contradictoires.
3. Le § 2 traite fondamentalement des tâches et des activités, mais il est peu probable de rencontrer souvent un besoin d'adaptation aux exigences du Comité administratif ou de l'État de siège.
4. Les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 ont été supprimés car ils contenaient des dispositions sur l'exécution professionnelle de la vérification des comptes, qui devraient peut-être être modifiées, mais sans justifier l'implication considérable de la Commission de révision. Ces dispositions ont été intégrées au Règlement financier et comptable et ainsi soumises au contrôle direct du Comité administratif qui se réunit deux fois par an en règle générale, mais en tout cas considérablement plus souvent que la Commission de révision.
5. Les nouveaux §§ 3 à 5 contiennent les dispositions des précédents §§ 4, 7 et 9 de l'article 27 qui, en raison de leur importance fondamentale, restent dans la Convention.
6. Suite aux suppressions et à la renumérotation effectuées dans l'article 27, cet article ne contiendra plus les §§ 6 à 10, ce qui a rendu en partie superflus les renvois dans les articles 14, § 6 et 33, § 4, lettre a) de la Convention, lesquels relèvent de la compétence de l'Assemblée générale, et a contraint à les adapter.

**Protocole sur les privilèges et immunités
de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)**

Rapport explicatif⁴

Généralités

1. Il est d'usage et conforme à la pratique internationale que les Etats membres d'une organisation intergouvernementale s'engagent à accorder à l'organisation, aux membres de son personnel, aux experts auxquels elle fait appel ainsi qu'aux représentants des Etats membres les privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission dans le cadre de l'organisation. Ce principe est stipulé à l'article premier, § 4 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et est précisé dans le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, qui fait partie intégrante de la Convention. Cela correspond à la démarche adoptée lors de la révision de 1980.
2. Les privilèges et immunités ont pour but d'assurer la relation de confiance indispensable entre les Etats membres et l'Organisation d'une part et entre les Etats membres d'autre part, en empêchant qu'un Etat membre puisse influencer sur l'activité de l'Organisation en exerçant une pression injustifiée sur celle-ci ou qu'il puisse tirer de l'activité de l'Organisation des avantages financiers indus. Le libellé de l'article premier, § 4 de la COTIF et les dispositions du Protocole font tous deux clairement apparaître le caractère fonctionnel des privilèges et immunités.
3. Etant donné que, jusqu'à présent, le Protocole sur les privilèges et immunités a fait ses preuves dans la pratique, l'Office central a renoncé à suggérer des modifications matérielles à ce sujet (Rapport explicatif relatif au projet COTIF du 30.8.1996, ch. 37). Seul un Etat membre a soumis une proposition de modification au Protocole (v. les remarques relatives à l'art. 1). Le libellé du Protocole sur les privilèges et immunités a fait l'objet d'un remaniement rédactionnel et d'une réorganisation structurelle. Les articles ont été pourvus de titres, afin de faciliter la lecture du Protocole.
4. Bien qu'en matière de privilèges et immunités, les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège revêtent l'importance la plus grande, il est néanmoins nécessaire d'accorder à l'Organisation et aux membres de son personnel les privilèges et immunités d'usage lorsqu'ils exercent leurs fonctions dans d'autres Etats membres, p. ex. lors de conférences hors de l'Etat du siège. Cela vaut également pour les représentants des Etats membres. Par conséquent, le Protocole règle, de manière générale, c'est-à-dire par rapport à tous les Etats membres, les privilèges et immunités :

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

- de l'Organisation en tant que telle,
 - des représentants des Etats membres,
 - des membres du personnel de l'Organisation et des experts auxquels l'Organisation fait appel.
5. Les relations particulières de l'Organisation et des membres de son personnel avec l'Etat du siège sont à régler dans l'Accord de siège, conformément à l'article premier, § 5 de la COTIF⁵. Le cas échéant, des accords complémentaires peuvent être conclus, conformément à l'article 14 du Protocole, avec d'autres Etats membres, p. ex. à l'occasion de conférences.
6. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté à l'unanimité et sans modifications (procès-verbal, p. 170) le texte adopté par la Commission de révision (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 61-63).

En particulier

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

Le privilège le plus important d'une organisation intergouvernementale est l'immunité de juridiction et l'immunité d'exécution dans les Etats membres. Sur proposition de l'Allemagne, la Commission de révision, lors de sa 21^{ème} session (procès-verbal, p. 61-63), a élargi la liste des cas exclus ex lege. Sont exclus non seulement les actions en responsabilité civile intentées contre l'Organisation par un tiers pour dommage causé par un véhicule appartenant ou circulant pour son compte, mais les actions en responsabilité civile d'une manière générale. Il n'est pas à craindre que des inconvénients en résultent pour l'Organisation.

Article 2

Protection contre l'expropriation

Cette disposition jusqu'alors comprise à l'article premier, § 2, al. 2 du Protocole, permet certes une expropriation à des fins d'utilité publique, mais oblige l'Etat membre en question à prendre toutes les dispositions appropriées afin d'empêcher que cette expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation.

Article 3

Exonération d'impôts

Cet article accorde à l'Organisation les exonérations d'impôts d'usage et correspond à l'article premier, § 3, al. 1 et 2 ainsi qu'au § 4 de l'actuel article premier.

5 réglées par l'Accord conclu entre l'OTIF et le Conseil fédéral suisse du 10 février 1988, v. http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_192_122_742.html

Article 4
Exonération de droits et taxes

Cet article accorde les exonérations des droits et taxes d'importation et d'exportation d'usage au niveau international et correspond à l'actuel article premier, § 3, al. 3.

Article 5
Activités officielles

Cette disposition souligne le caractère fonctionnel des privilèges et immunités. Le complément rédactionnel sert à la clarification.

Article 6
Transactions monétaires

Pour des raisons rédactionnelles, les transactions monétaires et les communications officielles sont traitées dans des articles différents, alors que jusqu'ici, les deux dispositions figuraient à l'article 2.

Article 7
Communications

Cette disposition garantit le traitement préférentiel en ce qui concerne la liberté des communications officielles. Voir par ailleurs la remarque relative à l'article 6.

Article 8
Privilèges et immunités des représentants des Etats

Cet article (actuel art. 3) comporte les immunités internationales d'usage. Une arrestation et détention préventive ainsi que la saisie des bagages personnels sont toutefois possibles en cas de flagrant délit.

Article 9
Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les privilèges et immunités prévus par cet article (actuel art. 4) sont accordés aux membres du personnel de l'Organisation par l'ensemble des Etats membres, et non pas uniquement par l'Etat du siège.

Article 10
Privilèges et immunités des experts

Cette disposition (actuel art. 5) est limitée par le fait qu'en vertu de l'article 13, un Etat membre n'est pas obligé d'accorder à ses propres ressortissants les immunités prévues aux lettres a) et b), lorsque ces personnes exercent une fonction d'expert auprès de l'Organisation.

Article 11
But des privilèges et immunités accordés

Conformément à leur caractère fonctionnel, les privilèges et immunités sont accordés uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés (actuel art. 6). En même temps est réglée la question de savoir quelle est l'autorité compétente pour décider d'une éventuelle levée de l'immunité.

Article 12
Prévention d'abus

La clause de sauvegarde dans l'intérêt de la sécurité publique des Etats membres avait été introduite par la Conférence de révision de 1980 sur proposition de la France. Cet article (actuel art. 7) oblige par ailleurs l'Organisation à coopérer avec les autorités compétentes des Etats membres afin d'empêcher tout abus.

Article 13
Traitement des propres ressortissants

Les Etats membres sont en tout cas tenus d'accorder également à leurs propres ressortissants et aux personnes mentionnées les privilèges et immunités suivants :

- aux représentants des Etats membres, l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels;
- aux membres du personnel de l'Organisation, l'immunité professionnelle et l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels ainsi que les exonérations fiscales prévues à l'article 9, lettre d);
- aux experts auxquels a fait appel l'Organisation, l'immunité professionnelle et l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels.

Article 14
Accords complémentaires

En ce qui concerne l'utilité de cette possibilité, voir chiffre 5 des Généralités.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)

Rapport explicatif⁶

Généralités

Historique

Il est renvoyé aux remarques relatives à l'historique des Règles uniformes CIM (RU CIM).

Travaux préliminaires

1. Par lettre-circulaire du 25 janvier 1996, l'Office central a transmis aux Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et aux organisations et associations internationales intéressées le projet de nouvelles Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV) en les invitant à lui communiquer leur prise de position. Le projet a été discuté en première lecture lors des 5^{ème} (17-21.6.1996) et 7^{ème} sessions (14-18.10.1996) et en deuxième lecture lors de la 17^{ème} session (6/7.5.1998) de la Commission de révision.
2. En raison du parallélisme avec les RU CIM, la Commission de révision a, lors de la deuxième lecture, laissé en suspens jusqu'à la délibération des dispositions correspondantes des RU CIM, certaines dispositions concernant le transport des bagages, les articles en question devant être discutés dans le cadre de la deuxième lecture des RU CIM et les résultats de ces discussions devant être repris automatiquement dans les RU CIV (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 45). Les décisions concernant les RU CIM, adoptées lors de la 20^{ème} session (2.9.1998), ont ensuite été intégrées par l'Office central dans les RU CIV, conformément au mandat de la Commission de révision.
3. Parmi les questions en suspens, discutées lors de la 21^{ème} session (19-23.10.1998), concernant la Convention de base, figurait également la question « système de financement/liste des lignes », qui est directement liée au champ d'application des RU CIV. Une nouvelle disposition a été introduite dans les RU CIV au cours de cette session, selon laquelle chaque Etat, Partie à une convention comparable aux RU CIV, peut émettre une réserve quant au champ d'application des RU CIV (art. 1, §§ 6 et 7).
4. Par analogie à la décision de la 22^{ème} session de la Commission de révision relative à l'article premier, § 6 des RU CIM (v. ch. 29 des remarques relatives à l'art. 1 CIM), l'article premier des RU CIV a également été adapté. La 5^{ème} Assemblée

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

générale (26.5-3.6.1999) a dû encore examiner plus de 30 propositions ou suggestions émanant d'Etats, d'associations et organisations internationales ainsi que de l'Office central; ceci a entraîné des modifications matérielles dans 9 articles (procès-verbal, p. 85-88, 91-94, 99/100, 107-113 et 180/181).

Principes

5. Les RU CIV, telles qu'elles ont été examinées et adoptées par la Commission de révision, conformément à l'article 8, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, obéissent pour l'essentiel aux mêmes principes que le texte adopté pour les RU CIM :
 - en principe, application indépendamment d'un système de lignes inscrites (v. toutefois ch. 1.4 et ch. 8 des remarques relatives à l'art. 1);
 - contrat de transport en tant que contrat consensuel (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 6);
 - abandon de l'obligation de transporter et de l'obligation tarifaire (v. ch. 7 des remarques relatives à l'art. 1 et ch. 3 des remarques relatives à l'art. 4) ainsi qu'une plus grande liberté de conception du contrat pour les parties au contrat de transport;
 - système de responsabilité en principe inchangé, après que l'on ait tout d'abord envisagé l'introduction d'une responsabilité solidaire également en cas de mort et de blessures de voyageurs (v. remarques relatives au Titre IV, Chapitre I, ch. 2, p. 89);
 - responsabilité du transporteur également pour les dommages occasionnés par des défauts de l'infrastructure ferroviaire (v. art. 51). Pour cette raison, il est renvoyé aux Généralités relatives aux RU CIM.

Résultat

6. Certaines des dispositions comprises dans les RU CIV en vigueur n'apparaissent plus dans la nouvelle version. Il s'agit, d'une part, de dispositions qui ont été introduites dans la Convention de base comme dispositions communes à tous les Appendices (droit national, unité de compte, dispositions complémentaires) et, d'autre part, des réglementations détaillées qui sont devenues superflues dans un marché de transport ferroviaire largement libéralisé, ou de dispositions auxquelles l'on a sciemment renoncé, pour accorder aux parties au contrat une plus grande liberté de contrat (p. ex. certaines dispositions concernant l'enregistrement et le transport des bagages, l'état, la nature, l'emballage et le marquage des bagages, le remboursement et les paiements supplémentaires, etc.).
7. Il faut malheureusement constater que le degré d'uniformisation juridique dans les RU CIV n'est pas aussi élevé que dans les RU CIM. L'on trouve encore de nombreux renvois au droit national, en particulier en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs. Etant donné que les niveaux de vie diffèrent toujours considérablement d'un Etat membre à l'autre, une uniformisation plus poussée ne semble actuellement pas réalisable.

8. L'un des buts de la révision était l'harmonisation des Règles uniformes avec le droit applicable aux autres modes de transport. Un tel résultat a pu être obtenu en partie dans le domaine du transport des marchandises : la nouvelle version des RU CIM s'inspire, pour certaines questions, de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et des Règles de Hambourg. Une influence indirecte de ces conventions internationales peut également être constatée dans les RU CIV, à savoir dans les dispositions concernant le transport des bagages, celles-ci se basant, en effet, sur la nouvelle version des RU CIM. Quant aux règles concernant le transport des voyageurs mêmes, il n'y a pas eu - exception faite de la réglementation du statut juridique du transporteur substitué selon la Convention d'Athènes de 1974 - d'harmonisation importante avec le droit applicable aux autres modes de transport (v. également ch. 4 des remarques relatives au Titre IV).
9. En ce qui concerne l'exigence de concevoir des règles plus « conviviales » pour les clients, certains progrès ont pu être enregistrés (v. cependant la remarque relative à l'art. 49). L'on peut citer, à titre d'exemple, l'augmentation des limites de responsabilité (v. art. 30, 31, 41, 43 et 46), exception faite du montant maximal de responsabilité en cas de perte ou d'avarie de véhicules transportés dans des trains autos accompagnées (art. 45), la suppression de la cause d'exonération « comportement anormal du voyageur » et la restriction de la cause d'exonération « comportement d'un tiers » (v. art. 26), l'introduction d'une responsabilité en cas de non respect de l'horaire (v. art. 33) ainsi qu'une nouvelle disposition permettant au transporteur d'étendre sa responsabilité et ses obligations (v. art. 5, dernière phrase).

En particulier Titre

Dans le titre des RU CIV, il a été renoncé à citer les bagages. Le Titre III du projet traite de différentes prestations de transport supplémentaires réalisées dans le cadre du transport d'un voyageur (colis à main, animaux, bagages, véhicules automobiles). Le transport du voyageur même constitue la prestation principale du contrat de transport. Les autres transports mentionnés sont des prestations accessoires sur la base du contrat de transport de voyageurs. Il ressort de la nouvelle disposition, insérée à l'article 6, quelles sont ces prestations contractuelles (art. 6, § 1).

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

1. Les RU CIV doivent être applicables - tel que cela a également été prévu pour les RU CIM - à des contrats de transport ferroviaires internationaux directs, en général indépendamment d'un système de lignes inscrites. Dans ce cadre, les principes suivants sont applicables :

- 1.1 Le lieu de départ du voyageur et le lieu de destination doivent tous les deux être situés dans un Etat membre différent. Les RU CIV ne sont pas automatiquement applicables à des transports dont le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans un même Etat membre qui n'emprunte le territoire d'un autre Etat qu'en transit (art. 2, § 1 CIV 1980) (v. également ch. 2 des remarques relatives à l'art. 4).
- 1.2 Lors de transports *par route au moyen de véhicules*, en complément au transport par rail, il est nécessaire, pour que les RU CIV s'appliquent (art. 1, § 2), 4 - que le transport ferroviaire soit transfrontalier et- que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur (cf. art. 2, § 2, al. 2 COTIF dans la teneur du Protocole 1990).
- 1.3 Lors de transports effectués, en complément au transport par rail, *par voie de navigation intérieure*, il est nécessaire- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et- que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite (v. ch. 1.4).
- 1.4 Lors de transports *maritimes ou par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites* en complément au transport par rail (art. 1, § 3), il est possible- que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier ou- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).
- 1.5 Dans tous les cas de transports complémentaires précités, l'application des RU CIV devra être *impérative*, lorsque les transports effectués avec différents moyens de transport font l'objet d'un *seul* contrat. La question du droit applicable ne pourra alors pas faire l'objet d'un accord particulier entre les parties au contrat étant donné qu'il s'agit dans tous les cas de transports transfrontaliers dont l'élément principal est un transport par rail.
2. L'objet du contrat est, en règle générale, un transport ferroviaire de personnes effectué à titre *onéreux*; toutefois, les RU CIV doivent également être applicables aux transports contractuels *gratuits*. Les transports gratuits effectués sur la base d'autres titres juridiques ne faisant pas l'objet d'un contrat de transport, ne sont cependant pas soumis aux RU CIV (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 2).
3. Un transport international sur la base d'un seul contrat conformément aux RU CIV peut également être documenté dans plusieurs titres de transport (art. 6, § 2); certains de ces titres de transport peuvent correspondre à une prestation de transport effectuée intégralement sur le territoire d'un même Etat membre (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 2-4). Un complément proposé par la France (art. 1, § 2 dans la version adoptée par la Commission de révision, doc. AG 5/3.4 du 15.2.1999) s'est inspiré des dispositions de la Convention de Varsovie. Ce complément a cependant été rejeté par la 5^{ème} Assemblée générale (procès-verbal, p. 82/83), étant

donné qu'il est à craindre qu'il entraînerait, dans la pratique, une insécurité plutôt qu'une clarté juridique.

4. En ce qui concerne les convoyeurs d'envois CIM qui ne voyagent en général pas sur la base d'un contrat de transport à titre onéreux de personnes, mais dont le transport constitue une prestation accessoire dans le cadre d'un contrat CIM, la réglementation comprise dans les RU CIV de 1980 a été maintenue; par conséquent, la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de ces personnes continue à être régie par les RU CIV (art. 1, § 4).
5. A l'instar de la situation actuelle (cf. art. 2, § 2 CIV 1980) et des transports de marchandises (cf. art. 1, § 5 CIM), les transports effectués entre des gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes ne sont pas soumis aux Règles uniformes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un, éventuellement plusieurs gestionnaire(s) d'infrastructure relevant d'un seul de ces Etats (art. 1, § 5), p. ex. Hambourg - Bâle (gare DB AG).
6. Le transport des voyageurs clandestins reste exclu du champ d'application des RU CIV; leur situation juridique par rapport au transporteur est régie par le droit national (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 5/6; 7^{ème} session, p. 2/3).
7. Selon l'article premier, § 2 des RU CIV 1980, les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés. Conformément au résultat des délibérations des RU CIM, il a également été renoncé à l'obligation tarifaire dans le domaine du transport des voyageurs (y compris le transport des bagages). Dans le cas de la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de prestations de transport ainsi que dans le cas où l'on fait usage du droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, un seul et même transporteur et non seulement une communauté de transport de transporteurs successifs pourra à l'avenir effectuer des transports internationaux selon les RU CIV. Lorsque plusieurs transporteurs subséquents participent à l'exécution du contrat de transport, la suite du transport ainsi que les conditions de transport comparables (p. ex. concernant le transport d'animaux ou de véhicules routiers) doivent à l'avenir être garanties au moyen d'un accord préalable conclu par les parties participant au contrat de transport. Cela pourrait p. ex. se faire au moyen de conditions générales de transport uniformes des transporteurs (tarifs internationaux).
8. Il a été recherché, dans le cadre des délibérations relatives au projet d'une nouvelle Convention de base, une solution qui permettrait aux Etats membres financièrement plus faibles, mais dotés d'un réseau ferroviaire important, d'exclure certaines lignes ferroviaires du champ d'application des RU CIV. Cette solution s'adressait, en premier lieu, aux nouveaux Etats membres et aux candidats à une adhésion qui appliquent actuellement l'Accord concernant le transport international des personnes par chemins de fer (SMPS) du 1er novembre 1951. La Commission de révision a préféré la possibilité d'une réserve au champ d'application des RU CIV (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 17/18) à la solution, initialement envisagée, d'une « liste négative » des lignes ferroviaires (procès-verbal de la 14^{ème} session, p. 25/26). Suite à cette décision, les nouveaux §§ 6 et 7 ont été introduits à l'article premier.

Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant fait une réserve en vertu de l'article premier, § 6, sont inscrites dans la liste des lignes ferroviaires CIV, conformément à l'article 24, § 2 de la COTIF.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

1. L'article 2 du projet de l'Office central, dont le libellé s'inspire de celui de l'article 3 des RU CIV 1980, a été rejeté en première lecture, avec une faible majorité. Cette décision a été motivée par la volonté d'exclure, à l'avenir, un traitement différent des voyageurs en trafic international ferroviaire en fonction de leur nationalité (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 6). La portée de cette décision n'a pu être jugée qu'en relation avec l'article 30, § 2 de ce projet (v. également art. 14, § 2 CUD); si, à l'avenir, une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs n'était plus admise, tout montant maximal d'indemnisation inférieure prévu par le droit national, devrait, le cas échéant, être augmenté, conformément à l'article 30, § 2, pour atteindre un montant de 175 000 unités de compte.
2. Dans le cadre de la deuxième lecture, la majorité des délégués a reconnu que des raisons économiques justifient l'intérêt de certains Etats membres à maintenir la possibilité d'émettre une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs et, par conséquent, une disposition correspondante a été adoptée. Contrairement à l'article 3 des RU CIV 1980, il ne doit plus y avoir de restriction en ce qui concerne le moment où une telle réserve peut être émise. La rédaction de cette disposition a été adaptée au libellé adopté lors de la 21^{ème} session pour l'article 42 de la COTIF (art. 40 du projet, « déclaration » au lieu de « réserve »). En effet, les déclarations d'un Etat, de ne pas appliquer certaines dispositions, pouvant être faites *à tout moment* et pas seulement lors de la signature de la Convention ou lors du dépôt de l'instrument de ratification, d'adoption, d'approbation ou d'adhésion, ne sont pas des « réserves » selon la définition de la Convention de Vienne sur le droit des traités (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 6/7, et 21^{ème} session, p. 56).

Article 3

Définitions

1. Dès la première lecture du projet CIV, des propositions avaient été soumises visant à adopter des définitions pour les nouveaux termes, tels que transporteur, transporteurs subséquents et transporteur substitué (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 5). Etant donné qu'il s'agit de termes qui ne sont pas uniquement utilisés dans les RU CIV, la Commission de révision est, à plusieurs reprises, revenue sur cette idée. Elle a également discuté de la question de savoir s'il ne serait pas judicieux de prévoir dans la Convention de base des définitions uniformes pour les termes utilisés dans les différents Appendices (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 7, et procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 17/18). La Commission de révision a finalement opté pour des définitions spécifiques dans les différents Appendices. Les définitions correspondantes ont été introduites dans les RU CIM lors de la 20^{ème} session (procès-verbal de la 3^{ème} séance, p. 5-7), avec effet automatique sur les RU CIV.

2. Les lettres a) à c), dans lesquelles sont définies les termes « transporteur », « transporteur substitué » et « Conditions générales de transport » ont un libellé identique à celui de l'article 3, lettres a) à c) des RU CIM (v. les remarques relatives à l'art. 3 CIM). Du fait de l'adoption de ces définitions et du fait d'une définition du terme « véhicule » dans les RU CIV, il a été possible de simplifier le libellé de certaines dispositions.
3. La 5^{ème} Assemblée générale a complété la définition du « transporteur substitué » décidée par la Commission de révision en y insérant les mots « l'exécution du transport *ferroviaire* ». L'on évite ainsi que des entreprises de transport routier, qui n'agissent pas en tant que transporteurs subséquents, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l'article 38; en effet, ceux-ci sont indépendamment responsables et peuvent être actionnés conformément à l'article 55, § 6. De telles entreprises de transport routier sont plutôt des auxiliaires au sens de l'article 50 (procès-verbal, p. 66; v. également ch. 22 des remarques relatives l'art. 1 CIM et ch. 3 des remarques relatives à l'art. 3 CIM).

Article 4 **Dérogations**

1. Le § 1 permet des dérogations pour des trafics avec des trains-navettes entre des gares frontières, y compris le trafic dans le tunnel sous la Manche; ces dérogations peuvent être convenues dans des accords entre des Etats membres. Le terme adopté en première lecture « le dernier établissement servant au transporteur, situé avant la frontière et ouvert au public, pour l'exécution du contrat de transport » a été remplacé en deuxième lecture par le terme usuel « gare », avec la restriction qu'il ne doit pas y avoir d'autre gare entre la gare en question et la frontière. La Commission de révision a rejeté d'autres dérogations aux RU CIV (p. ex. pour des zones frontalières entières, à délimiter avec précision), afin de ne pas créer trop d'exceptions au droit de transport uniforme (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 8/9).
2. Des « trafics corridor », p. ex. sur la ligne Salzbourg-Innsbruck à travers le territoire allemand, ne tombent pas dans le champ d'application des RU CIV. La formulation à l'article premier, § 1 (v. ch. 1.1 des remarques relatives à l'art. 1) rend une disposition d'exception inutile.
3. Comme cela a été mentionné dans les Généralités, il a été renoncé pour les transports internationaux de voyageurs, tout comme pour les transports internationaux de marchandises, à l'obligation de transporter. En raison des différentes tendances existant en matière de politique des transports, il est expressément prévu, en ce qui concerne le transport de voyageurs, que deux ou plusieurs Etats peuvent prévoir une obligation de transporter dans leur trafic bilatéral, dans la mesure où d'autres normes du droit international public ne s'y opposent pas. En soi, cette disposition n'a pas de caractère constitutif, elle sert cependant à préciser qu'il n'est pas contraire aux RU CIV de prévoir une obligation de transporter au moyen d'un accord international et de l'imposer aux transporteurs ferroviaires exerçant leurs activités sur ce territoire.

4. L'obligation de notification des Etats membres vis-à-vis du Secrétariat de l'Organisation prévue au § 4 a été complétée en deuxième lecture par une obligation correspondante de l'Organisation, respectivement du Secrétaire général : les autres Etats membres et les entreprises intéressées doivent être informés des conventions, dans lesquelles des dérogations des RU CIV ont été convenues. La Commission de révision n'était, par contre, pas prête à accorder à un organe de l'Organisation, le droit de vérifier si les accords conclus par les Etats étaient conformes ou non aux RU CIV (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 7/8).

Article 5 **Droit contraignant**

Tout comme les RU CIM, les RU CIV contiennent, en principe, du droit contraignant, sauf s'il ressort de la rédaction même d'une disposition qu'il s'agit de droit dispositif. Nonobstant cela, la Commission de révision a jugé utile d'introduire une disposition, dans laquelle cela est expressément établi. Son libellé correspond à l'article 5 des RU CIM, qui lui-même s'inspire de l'article 41 de la CMR et de l'article 23, § 2 des Règles de Hambourg. Le transporteur peut, dans l'intérêt des clients, élargir sa responsabilité et ses obligations. Un élargissement de la responsabilité ne consiste pas seulement en une éventuelle augmentation des limites de responsabilité; il peut également concerner, le cas échéant, d'autres éléments, p. ex. une renonciation à des causes d'exonération de responsabilité ou se référer à d'autres dommages-intérêts que ceux prévus dans les RU CIV.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6 **Contrat de transport**

1. Le contrat de transport conformément aux RU CIV est conçu à l'instar du contrat de transport conformément aux RU CIM. La décision de la Commission de révision, prise lors de sa 16^{ème} session (procès-verbal, p. 16/17), d'introduire une nouvelle disposition dans les RU CIM, qui définit les obligations principales du transporteur, a fait apparaître utile une adaptation correspondante de l'article 6 des RU CIV. Une disposition analogue, dans laquelle sont définies les obligations principales du transporteur dans le cadre d'un transport de voyageurs a, par conséquent, été introduite sous forme de nouveau § 1 à l'article 6 des RU CIV. Outre le transport du voyageur même, seule est mentionnée l'obligation contractuelle de transporter les bagages et les véhicules, étant donné que ces prestations annexes font l'objet d'une convention particulière dans le cadre du contrat de transport; il va de soi que l'obligation du transporteur de transporter des colis à main et des animaux que le voyageur prend avec lui est également objet du contrat de transport.
2. Le contrat de transport de voyageurs est conçu - tout comme, à l'avenir, le contrat de transport de marchandises - en tant que *contrat consensuel*, le ou les titre(s) de transport prouvant - jusqu'à preuve du contraire - la conclusion et le contenu de ce contrat. Ainsi, la nature juridique de ce contrat est comparable à celle des contrats de transport conformément à d'autres conventions internationales relatives

au transport de voyageurs avec des modes de transport différents (v. art. 4, par. 2 de la Convention de Varsovie, art. 5 et 6 de la Convention relative au contrat de transport international de personnes par route - CVR). Pour la conclusion du contrat de transport, il suffit de la seule volonté concordante des parties de conclure un contrat concernant un transport international de voyageurs. L'absence d'un titre de transport valable peut cependant entraîner des conséquences juridiques conformément à l'article 9. Pour cette raison, la réserve « sans préjudice de l'article 9 » est nécessaire au § 2.

Article 7 **Titre de transport**

1. La réglementation concernant la forme et le contenu du titre de transport est conçue de manière souple, de sorte à ce qu'elle est applicable aux différents types de titres de transport (p. ex. abonnements, billets Eurodomino, InterRail etc.). Elle prescrit toutefois les indications nécessaires eu égard à la fonction de preuve du titre de transport (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 6) - entre autres l'indication du transporteur ou des transporteurs - en tant que contenu minimal. Le reste du contenu ainsi que la forme, la langue et les caractères à utiliser peuvent, à l'avenir, être réglés dans les Conditions générales de transport.
2. Pour des raisons pratiques, l'obligation du voyageur de s'assurer que le titre de transport a été établi selon ses indications est maintenue (cf. art. 11, § 6 CIV 1980). Les conséquences juridiques d'un non respect de cette disposition dépendent du cas d'espèce et sont réglées selon le droit national.
3. Tout comme la lettre de voiture conformément aux RU CIM, le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données.

Article 8 **Paiement et remboursement du prix de transport**

1. Le § 1 stipule, en tant que réglementation subsidiaire, donc dispositive, le principe, selon lequel le prix de transport est payable à l'avance; son libellé a été conçu à l'instar du nouvel article 11 des RU CIM.
2. La Commission de révision a considéré qu'une réglementation détaillée, telle qu'elle se trouve à l'article 25 des RU CIV 1980, était superflue. Elle a toutefois considéré qu'il était approprié de préciser que de telles réglementations devaient figurer dans les Conditions générales de transport (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 18).

Article 9**Droit au transport. Exclusion du transport**

1. Le § 1 remplace, pour l'essentiel, l'article 12 des RU CIV 1980; il renvoie toutefois, en ce qui concerne une réglementation pour le cas où un voyageur n'est pas en mesure de présenter, lors d'un contrôle, un titre de transport valable, aux Conditions générales de transport. La souplesse nécessaire et la liberté contractuelle sont ainsi assurées. Lors des discussions au sein de la Commission de révision, la nécessité d'une plus grande souplesse était opposée à l'intérêt de certains Etats membres à préciser que le supplément ne peut être perçu que sur une base légale et qu'il peut être restitué sous certaines conditions. Cela vaut également pour l'exclusion du transport. La Commission de révision a jugé qu'une autorisation légale de régler cette question dans les Conditions générales de transport était suffisante.
2. Si l'on compare cette disposition avec l'article 12 des RU CIV 1980, la position du voyageur semble être renforcée. Le nouveau libellé est le résultat de discussions détaillées lors des première et deuxième lectures (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 18-20; 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 13- 15). Elle précise certes que les Conditions générales de transport peuvent prévoir des sanctions en cas de non respect d'une obligation essentielle du voyageur, à savoir le paiement du prix de transport, et que le transporteur peut faire valoir en justice son droit au paiement du prix de transport dû par le voyageur, y compris, le cas échéant, du supplément. Il reste cependant au voyageur, en principe, la possibilité de prouver ultérieurement l'existence d'un contrat de transport et d'obtenir la restitution du prix de transport dont il s'est éventuellement acquitté deux fois ainsi que du supplément, toutefois uniquement si cela est prévu dans les Conditions générales de transport. Une réglementation restrictive dans les Conditions générales de transport peut éviter le danger d'un abus de la part du voyageur.
3. En l'absence, dans les Conditions générales de transport, de réglementations au sens des lettres a) à c), le droit national est applicable.
4. Dans la réglementation du § 1 apparaît clairement l'importance juridique du titre de transport en tant que moyen de preuve (v. art. 6). Les conséquences juridiques prévues au § 1 expliquent qu'une restriction ait due être apportée à l'article 6, § 2 quant à l'énoncé, selon lequel l'absence ou l'irrégularité du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.
5. Mis à part le cas mentionné au § 1, à savoir que le voyageur refuse le paiement immédiat du prix de transport ou du supplément (lettre b), les motifs pour l'exclusion du transport d'un voyageur sont réglés au § 2 d'une manière plus générale que cela n'était le cas pour la réglementation actuelle à l'article 10 des RU CIV 1980 (danger pour la sécurité, incommodation intolérable des autres voyageurs).
6. Les dispositions concernant les personnes tombées malades en cours de route ainsi que celles atteintes de maladies contagieuses n'ont pas été reprises. A ces cas s'applique le droit national.

Article 10

Accomplissement des formalités administratives

Cet article reprend les dispositions de l'article 24 des RU CIV 1980, en ce qui concerne le voyageur même, alors que les obligations du voyageur en ce qui concerne les objets et animaux acheminés à l'occasion de son transport seront à l'avenir réglées à l'article 14. La responsabilité du voyageur en cas de non respect de l'obligation stipulée à l'article 10 est réglée à l'article 53. Lors de la 5^{ème} Assemblée générale la Belgique a retiré sa proposition de biffer cette disposition (procès-verbal, p. 89/90).

Article 11

Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

1. Une disposition correspondant à l'article 16, § 1 des RU CIV 1980 a été rejetée par la Commission de révision. L'obligation de poursuivre l'acheminement découle déjà des principes généraux du droit des contrats (obligation d'exécution du contrat). En effet, la poursuite de l'acheminement répond à un intérêt commercial du transporteur.
2. En revanche, il n'a pas été possible de renoncer à une disposition selon laquelle le transporteur est obligé de certifier, le cas échéant, sur le titre de transport, que la correspondance a été manquée ou le train supprimé. En effet, en l'absence d'un tel constat, il serait nettement plus difficile, voire impossible au voyageur, de faire valoir ses droits vis-à-vis du transporteur (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 24). En ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de suppression d'un train, de retard ou de correspondance manquée, il est renvoyé à l'article 32.

Titre III

Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Les actuels Chapitres II « Transport de bagages » et III « Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages » des RU CIV 1980, ont été regroupés en un nouveau Titre III, « Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules ». Conformément à la conception et à la systématique approuvées en première lecture (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 25), le Titre III comprend au total quatre chapitres : « Dispositions communes », « Colis à main et animaux », « Bagages » et « Véhicules ». La Commission de révision a examiné en deuxième lecture la question de savoir s'il était approprié de regrouper les chapitres « Bagages » et « Véhicules ». Il n'y a certes que quelques particularités concernant le transport de véhicules nécessitant une réglementation différente de celle applicable aux bagages. Par ailleurs, les dispositions relatives aux bagages sont également applicables aux véhicules (v. art. 25 et 47). Il a toutefois été souligné que le transport de véhicules est un secteur d'activité commerciale dynamique soumis à une évolution et à une modification perpétuelles, alors qu'en trafic international, l'importance du transport de bagages, sous la forme classique de la remise au transport et du transport par le train diminue constamment. Pour cette raison, la Commission de révision a maintenu la différenciation entre les deux prestations annexes (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 17). Cette différenciation peut faciliter l'application des dispositions y relatives dans la pratique.

Chapitre I

Dispositions communes

Article 12

Objets et animaux admis

1. Le § 1 ne reprend qu'en partie la réglementation de l'article 15, § 1 des RU CIV 1980. A l'avenir, les Conditions générales de transport seront libres de définir l'endroit où les colis à main doivent être déposés. Par ailleurs, le § 1 permet, contrairement à la définition commune du terme de colis à main, l'admission au transport en tant que *colis à main* d'objets encombrants, comme p. ex des bicyclettes ou des planches à voile, conformément aux conditions particulières contenues dans les Conditions générales de transport. Contrairement à l'article 15, § 1 des RU CIV 1980, cette disposition ne précise pas que les colis à main sont transportés gratuitement. Le transporteur est ainsi libre de soumettre au paiement p. ex. le transport de bicyclettes dans des voitures voyageurs.
2. Le § 3 prévoit le transport de véhicules en rapport avec le transport de voyageurs conformément aux dispositions des RU CIV. Sont considérés comme véhicules, les véhicules automobiles et les remorques, ces dernières pouvant être acheminées indépendamment d'un transport du véhicule tracteur (v. art. 3, lettre d).
3. En raison de la suppression de l'obligation de transporter en trafic international ferroviaire, l'on a renoncé à établir des *interdictions* de transporter. Les Conditions générales de transport règlent l'admission au transport et peuvent par conséquent exclure certains bagages du transport. Il va de soi que les dispositions de droit public qui interdisent un transport ou ne l'autorisent que sous certaines conditions doivent être respectées aussi bien par le voyageur que par le transporteur. Cela est clairement indiqué par l'article 13. En raison de l'importance pratique, il a été expressément précisé au § 4, que le transport de marchandises dangereuses ne pouvait être réalisé que conformément aux prescriptions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Une réglementation correspondante, qui devra être précisée dans l'Annexe du RID, est prévue dans le nouvel Appendice C (v. art. 5 RID).

Article 13

Vérification

1. La disposition du § 1 reprise pour l'essentiel de l'article 22, § 2 des RU CIV 1980, et adaptée par la Commission de révision est applicable à l'ensemble des objets et animaux acheminés à l'occasion d'un transport de voyageurs, c'est-à-dire non seulement aux bagages, mais aussi aux colis à main ainsi qu'aux véhicules, y compris leur chargement. Le résultat des délibérations au sein de la Commission de révision représente un compromis entre deux points de vue opposés : d'une part la revendication des entreprises de transport ferroviaire d'un droit les autorisant, à l'instar des transporteurs aériens, à vérifier les objets transportés à tout moment sans conditions supplémentaires, et d'autre part la protection du voyageur, dont les

bagages ne peuvent pas être contrôlés à tout moment sans qu'il y ait un motif (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 26/27). Par conséquent, une présomption grave d'un non respect des Conditions de transport autorise le transporteur à procéder à une vérification. La responsabilité du voyageur est réglée à l'article 53.

2. Le § 2 autorise mais n'oblige pas le transporteur à exiger le paiement des frais de vérification, comme cela est le cas dans la version actuelle.

Article 14

Accomplissement des formalités administratives

Cette disposition correspond à l'article 24 des RU CIV 1980. Pour des raisons de systématique, l'obligation pour le voyageur même est réglée à l'article 10. La responsabilité du voyageur pour le non respect de cette obligation est réglée à l'article 53.

Chapitre II

Colis à main et animaux

Article 15

Surveillance

Pour des raisons de systématique, l'obligation de surveiller (art. 15, § 5 CIV 1980) a été introduite à cet endroit; la responsabilité du voyageur en cas de non respect de cette obligation (cf. art. 15, § 6 CIV 1980) est réglée également à l'article 53.

Chapitre III

Bagages

Article 16

Expédition des bagages

1. Le § 1 indique que le transport de bagages est accessoire au contrat de transport de voyageurs et non pas l'objet d'un contrat indépendant.
2. Etant donné que l'article 22 (§§ 1 et 4) prévoit des conséquences juridiques particulières lorsque le détenteur du bulletin de bagages n'est pas partie au contrat de transport ou lorsque le bulletin de bagages n'est pas rendu, il est nécessaire de formuler une réserve au § 2 en ce qui concerne les conséquences, selon l'article 22, pour l'existence et la validité des conventions relatives au transport des bagages.
3. La disposition relative à la force probante du bulletin de bagages (§§ 3 et 4) est comparable à celle de l'article 4, par. 2 de la Convention de Varsovie; la formulation tient toutefois compte du libellé de l'article 6, § 3 des RU CIV ainsi que de celui de l'article 12 des RU CIM.

Article 17

Bulletin de bagages

1. Cette disposition, dont le § 2 prescrit - contrairement à l'article 20, § 4 des RU CIV 1980 - uniquement le contenu minimal du bulletin de bagages, est conçu à l'instar de l'article 7.
2. L'indication des transporteurs participant au transport (§ 2, lettre a) revêt un intérêt en rapport avec la qualité d'être actionné selon l'article 56, en particulier dans le cas de transporteurs subséquents.
3. Le § 2, lettre b), correspond à l'article 7, § 1, lettre p) des RU CIM, tel qu'il a été adopté, selon le modèle de la CMR, par la Commission de révision. Il doit ainsi être indiqué au voyageur que le transport est toujours soumis aux RU CIV.
4. Les indications prévues au § 2, lettre c), doivent permettre que le bulletin serve de preuve de la partie du contrat de transport concernant le transport de bagages.

Article 18

Enregistrement et transport

Le libellé repris en partie de l'article 19 des RU CIV 1980 a été considérablement simplifié. En tant que prestation accessoire dans le cadre du contrat de transport de voyageurs, le transport des bagages est lié en principe à l'existence d'un titre de transport valable. Le transporteur peut toutefois accepter des bagages indépendamment d'un contrat de transport de voyageurs; ce transport est également soumis aux RU CIV, même s'il s'agit plutôt d'une forme particulière du transport de colis express. Le § 3 tient par ailleurs compte du fait que les bagages sont de moins en moins souvent transportés dans le même train que le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

A l'instar du nouvel article 10, § 1 des RU CIM, il est uniquement prévu une disposition subsidiaire quant au moment du paiement.

Article 20

Marquage des bagages

Cette disposition reprend, en version abrégée, la réglementation de l'article 21, § 2 des RU CIV 1980. Etant donné qu'il n'y a plus d'obligation de transporter, le libellé de cette disposition a été modifié en conséquence : la réglementation concernant le refus d'accepter des colis, dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant (cf. art. 21, § 1 CIV 1980) ou qui ne disposent pas du marquage prescrit, est supprimée. La présomption que les bagages se trouvaient en bon état lors de l'enregistrement figure à l'article 16, § 4.

Article 21

Droit de disposer des bagages

Pour l'essentiel, l'article 23, § 5 des RU CIV 1980 a été repris, en tant qu'article à part, sous une forme modifiée et adaptée aux autres dispositions des RU CIV. Etant donné que le cas de figure le plus probable sera celui où le voyageur demandera la restitution des bagages au lieu d'expédition, cet article a été placé avant la réglementation concernant la livraison au lieu de destination - contrairement aux articles 18 et 19 des RU CIM qui figurent après la réglementation concernant la livraison de la marchandise.

Article 22

Livraison

Cet article correspond à l'article 23 des RU CIV 1980 dont le § 5 a cependant été modifié et est devenu le nouvel article 21 (v. remarque relative à l'art. 21). Les parties au contrat doivent pouvoir convenir du délai de livraison; cela peut se faire également par le fait que le voyageur prend note, en les approuvant, des Conditions générales de transport.

Chapitre IV

Véhicules

Article 23

Conditions de transport

En complément à la disposition générale de l'article 12, selon laquelle des véhicules peuvent également, à l'occasion d'un transport de voyageurs, être admis au transport conformément aux RU CIV, l'article 23 précise quelles conditions particulières relatives à ce transport peuvent être réglées dans les dispositions particulières des Conditions générales du transporteur.

Article 24

Bulletin de transport

La disposition concernant le bulletin de transport pour le transport de véhicules a été conçue à l'instar des dispositions des articles 7 et 17 qui règlent les documents de transport similaires; dans ce contexte, il est tenu compte de la pratique dans la mesure où ce bulletin de transport peut constituer une partie du titre de transport.

Article 25

Droit applicable

La réglementation de l'article 41, § 6 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990, a été maintenue moyennant un remaniement rédactionnel.

Titre IV

Responsabilité du transporteur

Chapitre I

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

1. Comme cela a été mentionné dans les Généralités, le système de la responsabilité reste, pour l'essentiel, inchangé; il a uniquement dû être adapté dans la mesure où cela s'est avéré nécessaire pour son application sous les conditions de la séparation des services de transport et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. L'interdiction de limiter la responsabilité est réglée de manière générale à l'article 5.
2. Lors des délibérations du projet, l'introduction d'une responsabilité solidaire des transporteurs subséquents participant au transport, même en cas de mort et de blessures de voyageurs, avait été envisagée. Deux aspects ont été discutés : d'une part, l'intérêt à une meilleure protection du voyageur ainsi qu'à une indemnisation plus simple et plus rapide en cas de mort et de blessures de voyageurs et, d'autre part, le besoin de protéger le transporteur ferroviaire contre des risques incalculables. Bien qu'une majorité se fût dessinée, dans un premier temps, en faveur de l'introduction d'une responsabilité solidaire même en cas de mort et de blessures de voyageurs (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 44/45), l'on a finalement dû renoncer à une modification en la matière. Il s'est avéré impossible de parvenir à un consensus quant aux conditions et modalités de cette responsabilité solidaire. Sont notamment restées controversées les questions relatives à une uniformisation supplémentaire des chefs de préjudice pour lesquels une indemnisation est due, la détermination d'un montant maximal ou l'étendue des renvois au droit national (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 3-6).
3. Compte tenu de la perte de valeur du Droit de tirage spécial, il a en principe été décidé d'augmenter toutes les valeurs limites (pas uniquement en cas de mort et de blessures de voyageurs). Cela vaut en particulier pour l'indemnisation minimale en cas de mort et de blessures de voyageurs qui sera appliquée dans les cas où le droit national, en principe applicable, prévoit un montant inférieur. Une uniformisation du droit allant au-delà n'a, jusqu'ici, pas remporté de consensus.

La deuxième lecture au sein de la Commission de révision, lors de laquelle il a été renvoyé à la révision alors en cours de la Convention de Varsovie en tant que modèle possible, n'a pas non plus abouti à des modifications de principe du système de responsabilité actuel. Eu égard aux différences existantes par rapport au trafic aérien, en particulier le fait que les voyageurs en trafic ferroviaire ne sont pas enregistrés, une reprise des solutions envisagées dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie ne s'imposait pas (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 29/30).

Article 26

Fondement de la responsabilité

1. La conception, selon laquelle une relation avec l'exploitation ferroviaire constitue une condition à la responsabilité, est restée inchangée par rapport aux RU CIV 1980. La Commission de révision s'est penchée sur la question de savoir ce qu'il convient d'entendre par exploitation ferroviaire, compte tenu de la nouvelle situation dans de nombreux Etats membres où, p. ex. le transporteur n'utilise ni son propre matériel roulant ni sa propre infrastructure. En ce qui concerne le matériel roulant, il était incontesté qu'il doit être attribué à l'exploitation ferroviaire et que le transporteur ne peut pas se référer à des défauts des véhicules utilisés pour le transport pour s'exonérer de sa responsabilité. Une disposition précisant cela n'a pas été jugée nécessaire (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 43). Quant à l'infrastructure ferroviaire, une disposition correspondante se trouve à l'article 51. Selon ce dernier, le gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire est considéré comme auxiliaire du transporteur ferroviaire. Cela correspond également à la conception adoptée par la Commission de révision pour les RU CIM. Le terme « exploitation ferroviaire » n'englobe, par conséquent, pas uniquement les activités du transporteur, mais aussi - par le biais de cette fiction juridique - la gestion de l'infrastructure (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 25).
2. L'expression « atteinte à l'intégrité mentale » comprend également p. ex. un choc. Afin de mieux faire ressortir cela, le terme « intégrité mentale » a été remplacé par celui de « intégrité psychique » dans le texte français (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 28).
3. Par rapport au projet de l'Office central, qui s'est largement inspiré des RU CIV 1980, les causes d'exonération (§ 2) ont été adaptées sous deux aspects en faveur du voyageur : d'une part, un comportement inhabituel du voyageur ne représente plus une cause d'exonération absolue (cf. art. 26, § 2, lettre b) CIV 1980), et d'autre part, le transporteur ne peut pas se référer au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure pour s'exonérer de sa responsabilité. La renonciation à la cause d'exonération « un comportement qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs » a été motivée par le respect dû aux personnes handicapées (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 42). La Commission de révision a discuté en détail de la question de savoir si le transporteur devait également être tenu responsable du fait des autres entreprises utilisant la même infrastructure. Les intérêts des victimes figuraient clairement au premier plan des considérations. La formule très générale choisie lors de la rédaction finale tient également compte de ces intérêts: « une autre entreprise utilisant la même infrastructure » ne doit pas être nécessairement une entreprise *de transport* ferroviaire. A l'instar de sa responsabilité pour les dommages occasionnés par l'infrastructure, le transporteur responsable peut toutefois se rattraper en faisant valoir son droit de recours contre cette autre entreprise. Cette disposition, selon laquelle une entreprise utilisant la même infrastructure n'est pas considérée comme tiers, a uniquement été introduite dans les RU CIV; la Commission de révision a clairement rejeté une telle réglementation dans le domaine du transport des marchandises, au motif qu'elle est en contradiction avec les principes du droit des contrats ainsi qu'avec la notion des circonstances

inévitables (procès-verbal de la 5^{ème} session, p. 41/42; procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 16).

4. La 5^{ème} Assemblée générale a rejeté une proposition de la Belgique (identique à une suggestion du Comité international des transports ferroviaires - CIT- et de l'Union internationale des chemins de fer - UIC) visant à régler les conditions et l'étendue des droits de recours évoqués à l'article 26, § 2, lettre c) et à l'article 32, § 2, lettre c), ces questions relevant de la compétence du droit national. Les RU CIV règlent uniquement les relations contractuelles entre le transporteur et le voyageur. Le renvoi au droit national à l'article 8 de la COTIF est un renvoi général qui inclut également les règles de conflit de lois. Les normes matérielles du droit national de l'autre transporteur ne sont donc pas forcément applicables (procès-verbal, p. 94-99).
5. Le § 5 précise le ou éventuellement les transporteur(s) responsable(s). Indépendamment de la question de la responsabilité du transporteur substitué en ce qui concerne les bagages (art. 39), une responsabilité du transporteur substitué est également prévue en cas de mort et de blessures de voyageurs. Eu égard à la nouvelle définition du champ d'application des RU CIV (renonciation à l'actuel système des lignes), il n'a plus été possible de parler du « chemin de fer qui exploite la ligne » dans le cadre de la réglementation concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs. Outre le transporteur contractuel (c.-à-d. le transporteur qui doit fournir la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit), le transporteur substitué (c.-à-d. le transporteur qui a réellement effectué la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit) est également responsable. Tous deux sont responsables solidairement.
6. En ce qui concerne la responsabilité solidaire dans le cas d'une coexploitation, le droit d'option, lors de l'introduction de l'action, s'éteindra nonobstant la responsabilité solidaire du transporteur contractuel et du transporteur substitué en cas de mort et de blessures de voyageurs, conformément à l'article 56, § 7, dès lors que l'action judiciaire est engagée contre l'un des transporteurs coexploitants.

Article 27

Domages-intérêts en cas de mort

1. Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 27 des RU CIV 1980. Alors que l'article 26 règle la responsabilité quant au fond, c'est-à-dire la question de savoir *si* le chemin de fer est responsable, les articles 27 à 29 règlent la question de savoir pour quels *chefs de préjudice* des dommages-intérêts doivent être versés.
2. Le § 2 accorde un droit à *dommages-intérêts*, mais pas un droit à une pension alimentaire. Ceci est important lors de la détermination du droit national applicable.

Article 28

Domages-intérêts en cas de blessures

Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 28 des RU CIV 1980. Dans le texte français, le terme « mental » a été remplacé par « psychique », afin d'exprimer clairement que

des traumatismes psychiques peuvent - à condition qu'il existe une relation de cause à effet - induire des actions en dommages-intérêts (v. ch. 2 de remarques relatives à l'art. 26).

Article 29 **Réparation d'autres préjudices corporels**

Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 29 des RU CIV 1980, simplifié quant à sa rédaction. Alors que les articles 27 et 28 concernent, pour l'essentiel, des dommages matériels, il s'agit à l'article 29 surtout de dommages moraux, notamment le *pretium doloris*. Tout comme l'article 29 des RU CIV 1980, qui utilise le vaste terme « autres préjudices corporels », mais mentionne en plus ces préjudices à titre d'exemple, le nouveau texte utilise également la terminologie « autres préjudices corporels ».

Article 30 **Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

1. Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 30 des RU CIV 1980. Le titre ne parle plus, à juste titre, de « limitation », mais de « montant » des dommages-intérêts. Le montant fixé au § 2 ne contient pas de limite d'indemnisation, mais détermine un montant minimal pour le cas où le droit national applicable prévoit une limite maximale des dommages-intérêts et où ce montant est inférieur à 175'000 unités de compte.
2. Lors de la détermination du montant minimal, la Commission de révision s'est inspirée du Protocole de modification 1990 à la Convention d'Athènes de 1974 (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 7).

Article 31 **Autres moyens de transport**

1. La conception d'une responsabilité uniforme en droit de transport ferroviaire pour des transports qui, sur la base d'un contrat de transport unique, incluent un transport avec d'autres moyens de transport, sur laquelle s'est basé le projet de l'Office central du 25 janvier 1996, n'a pas été entièrement retenue. La Commission de révision a accepté la responsabilité plus sévère selon le droit ferroviaire pour la partie du transport effectuée avec d'autres moyens de transport, mais uniquement dans le cas de transports de substitution (en cas d'interruption temporaire du trafic ferroviaire) avec ces autres moyens de transport (§ 3) (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 8-11). Du point de vue du voyageur, cela peut être considéré comme un progrès par rapport aux RU CIV de 1980.
2. Dans les cas où l'acheminement avec un autre moyen de transport a déjà été convenu au moment de la conclusion du contrat de transport, le droit applicable à l'autre mode de transport restera, par contre, déterminant (§ 1). Cela représente une rupture de système à l'intérieur des RU CIV, lorsque pour des transports complémentaires avec d'autres moyens de transport faisant l'objet d'un contrat unique, les dispositions des RU CIV sont applicables, à l'exception de celles relatives à la responsabilité, la

responsabilité étant régie par d'autres systèmes juridiques. Une rupture de système comparable n'existe pas pour les RU CIM.

3. En ce qui concerne les véhicules ferroviaires transportés par ferry-boat (§ 2), la réglementation des RU CIV 1980 a également été reprise (cf. art. 33 CIV 1980).

Chapitre II

Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32

Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

1. Ces chefs de préjudice, qui revêtent un intérêt particulier pour le voyageur, ont été discutés, sans succès depuis des décennies (v. Bulletin 1985, p. 60 ss.). Dans le cadre de l'Accord d'Utrecht, Appendice 2 à l'Accord sur le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (AIV), quelques chemins de fer ont réglé cette question sur une base interne, eu égard aux plaintes et revendications éventuelles des voyageurs. L'Accord d'Utrecht n'a toutefois pas été publié et, par conséquent, peu de voyageurs en connaissent l'existence.
2. L'article 32 essaye de créer un droit à l'indemnisation des dommages occasionnés par les retards. En ce qui concerne l'aviation civile internationale, cette idée était ancrée, dès le début, dans la Convention de Varsovie (1929). Dans le cas de l'article 32, il s'agit tout d'abord uniquement d'un premier pas vers une responsabilité légale : une responsabilité objective avec des causes d'exonération énumérées limitativement est prévue; par contre, les dommages-intérêts sont limités aux frais raisonnables d'hébergement du voyageur et aux frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur. Un remboursement des frais de réservation lorsque la place réservée n'a pas pu être occupée en raison d'un retard etc., n'a pas été expressément prévu, bien que cela irait de soi. Les causes d'exonération de la responsabilité (§ 2) ont été formulées à l'instar de l'article 26. Là aussi, le transporteur ne peut pas se décharger de sa responsabilité en se référant au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure. Son droit de recours contre une telle entreprise n'est toutefois pas atteint (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 26).
3. Du point de vue de la clientèle, la solution minimale trouvée demeure insuffisante. Les retards en trafic voyageurs représentent un cas typique de mauvaise exécution du contrat de transport. Dans de nombreux régimes juridiques, une mauvaise exécution du contrat donne droit à une diminution de la rémunération, c'est-à-dire dans notre cas du prix du transport.
4. La réserve en ce qui concerne l'article 44 sert à clarifier que les dispositions particulières de cet article sont également à caractère contraignant pour le transport de véhicules. Pour l'indemnisation d'autres dommages éventuels, le droit national est applicable (v. par ailleurs ch. 4 des remarques relatives à l'art. 26).

Chapitre III

Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1

Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

1. Pour des raisons de systématique, les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui, aux colis à main et aux animaux ont été regroupées dans la Section 1. Lorsque de tels dommages se produisent en relation avec la mort ou des blessures du voyageur, la responsabilité objective du transporteur telle qu'elle est prévue à l'article 26, § 1, al. 2 des RU CIV 1980 reste applicable, les causes d'exonération possibles étant maintenues. Cette disposition a été intégrée à l'article 33, l'article 26 devant être appliqué de manière analogue (§ 1).
2. Pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui, aux colis à main et aux animaux, sans qu'il n'y ait un rapport avec la mort ou des blessures du voyageur, la responsabilité pour faute est maintenue. Dans le § 2 nouveau, la réglementation de la responsabilité *pour faute* a été reprise des articles 47, §§ 2 et 3 des RU CIV 1980.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

1. En raison de la nouvelle systématique (regroupement des dispositions concernant la responsabilité du transporteur pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui ainsi que pour les colis à main et les animaux, v. remarques relatives à l'art. 33), cette disposition, reprise de l'article 31 des RU CIV 1980 et adaptée en conséquence, a également été intégrée dans cette Section.
2. Le montant maximal de responsabilité, qui n'avait pas été adapté ou augmenté en 1989/90, a été doublé; ainsi, l'on a non seulement compensé la perte de valeur réelle de l'unité de compte, mais aussi obtenu une légère augmentation du montant maximal (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 41).

Article 35

Exonération de responsabilité

L'on a repris la réglementation, en soi évidente, de l'article 24 des RU CIV 1980.

Section 2**Bagages****Article 36****Fondement de la responsabilité****Article 37****Charge de la preuve**

Le fondement de la responsabilité, défini à l'article 36, applicable au transport de bagages correspond, dans une large mesure, au fondement de la responsabilité applicable au transport de marchandises (art. 23 CIM) : le § 1 définit le principe de la responsabilité objective pour les chefs de préjudice énumérés; ils visent la responsabilité pour les dommages causés par l'exploitation ferroviaire (c'est-à-dire transport et « gestion » de l'infrastructure). Les §§ 2 et 3 sont à lire en relation avec la charge de la preuve prévue à l'article 37. Alors que dans le cas des causes d'exonération énumérées au § 2, le transporteur doit, pour s'exonérer, prouver le lien causal entre la cause d'exonération avancée et le dommage survenu, il suffit qu'il établisse la possibilité d'un tel lien pour les causes énumérées au § 3 (causes d'exonération de responsabilité privilégiées).

Article 38**Transporteurs subséquents**

La réglementation correspond à celle de l'article 26 des RU CIM.

Article 39**Transporteur substitué**

L'on a repris le libellé de l'article 27 des RU CIM, formulé selon le modèle de l'article 10 des Règles de Hambourg. Le terme « transporteur substitué » est défini à l'article 3, lettre b).

Article 40**Présomption de perte**

Cet article reprend la réglementation de l'article 37 des RU CIV 1980.

Article 41**Indemnité en cas de perte**

1. Cette réglementation correspond à l'article 38 des RU CIV 1980.
2. Lors de la révision 1989/90, le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage est prouvé (art. 41, § 1, lettre a), avait été augmenté de 34 à 40 unités de compte par kilogramme de masse brute manquante et de 500 à 600 unités de compte par colis. La Commission de révision a déjà décidé en première lecture de doubler, d'une manière générale, les montants maximaux de responsabilité (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 22-24). La 5^{ème} Assemblée générale a suivi cette décision et a fixé les montants maximaux à 80 unités de compte par kilogramme ou 1200

unités de compte par colis, ce qui a permis d'obtenir une certaine augmentation réelle du montant maximal (procès-verbal, p. 180).

3. Le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage n'est pas prouvé (art. 41, § 1, lettre b), était resté inchangé lors de la révision 1989/90. Là aussi, la Commission de révision a décidé de doubler ce montant; la 5^{ème} Assemblée générale a suivi cette décision (procès-verbal, p. 180). Le montant maximal de 20 unités de compte (au lieu de 10 unités de compte) par kilogramme ou de 300 unités de compte (au lieu de 150 unités de compte) par colis signifie également une augmentation réelle du montant maximal, toutefois dans une moindre mesure que dans le cas des dommages prouvés.
4. Lors de sa 7^{ème} session (procès-verbal, p. 22), la Commission de révision a décidé d'adapter le texte du § 2 à la disposition parallèle des RU CIM. La 5^{ème} Assemblée générale a modifié le texte de l'article 30, § 4 des RU CIM décidé par la Commission de révision lors de sa 20^{ème} session (procès-verbal, p. 14), afin de tenir compte de la procédure en suspension des droits d'accises appliquée dans les Communautés européennes (CE) (procès-verbal, p. 79-84). Cette procédure n'est toutefois pas applicable aux bagages; ainsi, une adaptation du § 2 au texte modifié de l'article 30, § 4 des RU CIM n'a pas été considérée comme nécessaire.

Article 42 **Indemnité en cas d'avarie**

Cet article correspond à l'article 39 des RU CIV 1980.

Article 43 **Indemnité en cas de retard à la livraison**

1. Exception faite des montants maximaux de responsabilité, cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 40 des RU CIV 1980.
2. Les montants maximaux de responsabilité, aussi bien en cas de dommage prouvé qu'en cas d'absence de preuve du dommage, sont restés inchangés lors de la révision de 1989/90. La 5^{ème} Assemblée générale a suivi la décision de la Commission de révision de doubler les montants maximaux de responsabilité (procès-verbal, p. 106-108 et 180). L'on obtient ainsi une augmentation réelle de même niveau que celle en cas de perte lorsqu'un dommage n'est pas prouvé (v. ch. 2 et 3 des remarques relatives à l'art. 41).

Section 3**Véhicules****Article 44****Indemnité en cas de retard****Article 45****Indemnité en cas de perte****Article 46****Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets****Article 47****Droit applicable**

1. Les dispositions concernant l'indemnité en cas de retard à la livraison et en cas de perte d'un véhicule ainsi que la responsabilité en ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ont été reprises de l'article 41, §§ 1 à 4 des RU CIV 1980, adaptées et séparées en différents articles. Conformément à l'article 47, les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'avarie des bagages (art. 42) sont applicables en ce qui concerne la responsabilité en cas d'avarie d'un véhicule.
2. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le transporteur continue à être responsable (cf. art. 41, § 4 CIV 1980) uniquement du dommage causé par sa faute; du point de vue de la responsabilité, les objets se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis) fixés au véhicule, et les objets laissés dans le véhicule (§ 1) sont nouvellement placés sur un pied d'égalité. En ce qui concerne les objets qui se trouvent à l'extérieur d'un véhicule transporté dans le cadre d'un transport de voyageurs, mais qui ne sont pas protégés par de tels coffres, et en ce qui concerne les coffres eux-mêmes, le transporteur répond uniquement en cas de faute qualifiée dans le sens de l'article 46, § 2.
3. Le montant maximal de l'indemnité en cas de perte (et donc également en cas d'avarie), qui avait été augmenté de 4000 unités de compte à 8000 unités de compte lors de la révision de 1989/90, n'a *pas* été adapté par la 5^{ème} Assemblée générale (procès-verbal, p. 110-112 et 180/181). En raison de l'augmentation décidée en 1990, la perte de valeur réelle depuis 1980 a certes été plus ou moins compensée, mais de fait, il n'en demeure pas moins que la situation s'en trouvera dégradée : au moment de l'entrée en vigueur des nouvelles RU CIV, la valeur réelle du montant sera moins élevée qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1990. Le transporteur peut toutefois augmenter sa responsabilité sur une base volontaire (art. 5).

Chapitre IV

Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

La réglementation de l'article 42 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990, a été reprise telle quelle.

Article 49

Conversion et intérêts

Cette disposition a été reprise, quant au contenu, telle quelle de l'article 43 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990. Le montant minime défini au § 4, qui a déjà été quadruplé (!) en 1989, a de nouveau été doublé et, par conséquent, modifié au détriment du client (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 113).

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

La réglementation de l'article 44 des RU CIV 1980 a été reprise telle quelle.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Cette disposition précise que le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme auxiliaire du transporteur et, par conséquent, comme personne dont répond le transporteur. En ce qui concerne les motifs, voir les remarques relatives à l'article 40 des RU CIM.

Article 52

Autres actions

Cette disposition a été reprise telle quelle de l'article 46 des RU CIV 1980. Elle correspond à l'article 41 des RU CIM. La Commission de révision a opté pour le maintien de la réglementation actuelle, afin d'empêcher que le système légal de responsabilité pour les actions contractuelles ne soit pas contourné par l'exercice de droits sur une base extra-contractuelle. La Commission de révision, lors des délibérations sur les RU CIM, a rejeté des exceptions en faveur de tiers qui ne sont pas parties au contrat, au motif que les intérêts de ces derniers doivent être protégés en dehors du droit de transport (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 21-23).

Titre V

Responsabilité du voyageur

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

1. Contrairement aux dispositions y relatives des RU CIV 1980 (art. 22, § 1 et art. 15, § 6), le même fondement de responsabilité a été retenu pour les deux cas particuliers de responsabilité du voyageur réglés dans les RU CIV, à savoir une responsabilité pour faute présumée, avec la possibilité de s'exonérer de cette responsabilité. La différenciation actuelle entre une responsabilité strictement objective en cas de non respect de certaines dispositions des RU CIV (art. 22, § 1 CIV 1980) et une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve pour des dommages causés par des objets et des animaux emmenés (art. 15, § 6 CIV 1980) a été jugée inappropriée d'autant plus que dans certains Etats membres, la responsabilité selon l'article 22, § 1 des RU CIV 1980 est interprétée comme étant une responsabilité objective sans possibilité d'exonération.
2. L'article 53 sanctionne le non respect de certaines obligations des voyageurs, dont également les obligations qui découlent des dispositions particulières des Conditions générales de transport relatives au transport de véhicules (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 31). L'énumération n'est pas exhaustive, ce qui doit être exprimé par le titre « principes particuliers de responsabilité ». La responsabilité du voyageur en cas de non respect d'autres obligations sera régie par le droit national.
3. Afin de ne pas soumettre le voyageur à une responsabilité stricte dans le cas de la moindre irrégularité, la possibilité d'exonération a été élargie en deuxième lecture par l'introduction d'une cause d'exonération de la responsabilité se basant sur une « diligence exigée d'un voyageur consciencieux » (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 43/44).

Titre VI

Exercice des droits

Article 54

Constataion de perte partielle ou d'avarie

L'article 48, § 3 des RU CIV 1980 a été supprimé pour des raisons de simplification, étant donné qu'il s'agit d'une obligation évidente de réduire les dommages. Le libellé de l'article 54 des RU CIV correspond à celui de l'article 42 des RU CIM (v. Rapport explicatif y relatif).

Article 55

Réclamations

1. Le libellé, repris dans une large mesure de l'article 49 des RU CIV 1980, a, d'une part, été simplifié et, d'autre part, été adapté au cas où un seul transporteur fournit une prestation de transport international.
2. Dans le cas d'un transport effectué par des transporteurs subséquents, des réclamations concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs peuvent également être adressées au transporteur ayant, dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. Le libellé de cette disposition exprime clairement l'idée que l'acte de l'« établissement » doit être un acte du transporteur même; il ne suffit pas que l'établissement agisse en tant qu'intermédiaire lors de la conclusion du contrat de transport (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 32/33). Ainsi, la vente p. ex. aux Etats-Unis de titres de transport pour l'Eurostar devrait se faire au nom du transporteur. En ce qui concerne le terme « établissement » qui correspond à « succursale ou agence », voir ch. 2 des remarques relatives à l'article 46 des RU CIM.
3. Par ailleurs, la procédure de réclamation actuelle et les conséquences juridiques actuelles de la réclamation (pour les intérêts, v. art. 49, et pour la suspension de la prescription, v. art. 60, § 4) ont été maintenues.

Article 56

Transporteurs qui peuvent être actionnés

Cette disposition correspond pour l'essentiel à l'article 51 des RU CIV 1980. A l'instar de l'article 45, § 6 des RU CIM, le transporteur substitué est expressément mentionné à l'article 56, § 6. Etant donné que le contenu minimal du bulletin de bagages (art. 17), respectivement du titre de transport (art. 24) inclut l'indication du transporteur, il est possible d'identifier les transporteurs contre lesquels une action peut être intentée selon les §§ 2 et 3. Il va de soi qu'un transporteur ne peut être inscrit sur le bulletin de bagages ou sur le titre de transport qu'avec son accord (procès-verbal de la 7^{ème} session, p. 35). Il incombe aux transporteurs ferroviaires de s'assurer que cela est garanti dans la pratique. En raison du parallélisme avec les règles concernant le transport de marchandises, l'article 56, § 3 a été formulé à l'instar de l'article 45, § 2 des RU CIM.

Article 57

For

La réglementation concernant le for a été conçue sur le modèle de l'article 46 des RU CIM, toutefois à la différence près que les actions fondées sur les RU CIV peuvent être intentées uniquement devant les juridictions des *Etats membres*. Cette restriction a été jugée nécessaire pour les RU CIV - contrairement aux RU CIM -, en raison du fait que le droit national est, dans une large mesure, applicable en cas de dommages corporels (*lex fori*). Bien que des réclamations puissent p. ex. être adressées à une agence américaine de la SNCF (v. art. 55),

les actions ne peuvent pas être intentées devant les tribunaux américains. Le nouveau titre de cet article représente une amélioration rédactionnelle (cf. art. 52 CIV 1980).

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

Cet article correspond à l'article 53 des RU CIV 1980, le délai visé au § 1 au cours duquel l'accident du voyageur doit être signalé au transporteur ayant toutefois été porté de six à douze mois. La proposition de l'Allemagne, de ne pas prévoir une extinction de l'action en cas de mort et de blessures de voyageurs, ayant pour conséquence que cette action ne s'éteindrait jamais, a été rejetée par la Commission de révision (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 48/49).

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

Cette disposition correspond, pour l'essentiel, à l'article 54 des RU CIV 1980. Conformément au § 2, lettre d), seule la preuve de la faute - simple - du transporteur est exigée, alors que selon les RU CIV 1980, l'ayant droit doit apporter la preuve que le dommage a eu pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer. La disposition parallèle de l'article 47, § 2, lettre d) des RU CIM exige la preuve d'une faute qualifiée. Ainsi, la protection des voyageurs va au-delà de celle des clients dans le cas de transports de marchandises.

Article 60

Prescription

Cette disposition correspond à l'article 55 des RU CIV 1980; le § 3 a toutefois été simplifié à l'instar de l'article 48, § 2 des RU CIM.

Titre VII

Rapports des transporteurs entre eux

Article 61

Partage du prix de transport

Cette disposition correspond, quant au contenu, à l'article 56 des RU CIV 1980. Des adaptations rédactionnelles y ont cependant été apportées; sur le modèle de l'article 49 des RU CIM, un nouveau § 2 a été ajouté dont il ressort que les documents de transport ont une force probante également en ce qui concerne les rapports des transporteurs entre eux.

Article 62

Droit de recours

Cette disposition correspond, quant au contenu, à l'article 57 des RU CIV 1980.

Article 63

Procédure de recours

L'article 63 correspond, pour l'essentiel, à l'article 59 des RU CIV 1980. Il comporte toutefois également une réglementation concernant le for (cf. art. 60 CIV 1980) et est de ce fait conçu à l'instar de l'article 51 des RU CIM, c'est-à-dire que son libellé est plus général qu'auparavant : le tribunal du siège du transporteur ferroviaire, contre lequel le recours est intenté, n'est pas seul compétent, mais également, selon le choix du demandeur, le tribunal de l'Etat, dans lequel l'un des transporteurs participant au transport a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement (l'agence) qui a conclu le contrat de transport (v. également ch. 2 des remarques relatives à l'art. 55). Etant donné qu'il n'était pas prévu de procéder à une adaptation des Règles uniformes aux dispositions parallèles d'autres conventions internationales (art. 51 CIM et, par conséquent, également art. 63 CIV, à l'art. 39 CMR) au prix d'une détérioration de la situation des ayants droit, le § 6 qui, au départ, avait été supprimé, a été réintroduit à l'occasion de la deuxième lecture (cf. art. 64, § 5 CIV 1980). Cette disposition empêche que des recours puissent retarder la demande en indemnité exercée par l'ayant droit (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 53/54).

Article 64

Accords au sujet des recours

L'article 64 correspond, pour l'essentiel, à l'article 61 des RU CIV 1980; les dérogations à des règles de procédure qui sont de droit public (art. 63) ne sont toutefois pas admises (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 54).

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

Rapport explicatif⁷

Généralités

Historique

1. L'idée de base du droit de transport international ferroviaire consistait à regrouper *ex lege* plusieurs chemins de fer subséquents circulant et opérant uniquement à l'échelle nationale en une communauté de transport et de responsabilité. Par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, prise en charge à laquelle ils sont tenus dans le cadre de l'obligation de transporter, les chemins de fer subséquents adhèrent au contrat de transport conclu par le chemin de fer expéditeur, et ce conformément aux stipulations de ce document (art. 35 CIM 1980). Ce même principe est valable pour le transport de bagages. En revanche, une telle responsabilité collective n'existe pas en cas de mort et de blessures de voyageurs où est seul responsable le chemin de fer qui exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit (art. 26 CIV 1980).
2. A l'idée de base d'une communauté de transport et de responsabilité des transporteurs ferroviaires qui transportent de manière subséquente sont liées plusieurs autres institutions typiques du droit de transport international ferroviaire classique. L'obligation de transporter - et aussi l'obligation d'établir des tarifs - avaient pour but d'empêcher une utilisation abusive de la position de monopole dont jouissaient à l'origine les chemins de fer. L'article 3 des RU CIM 1980 fixe les conditions sous lesquelles existe une obligation de transporter. L'obligation de prendre en charge la marchandise et l'obligation du chemin de fer subséquent d'entrer dans le contrat de transport et, par conséquent, l'obligation d'assurer le transport subséquent, découlent de l'inscription du chemin de fer respectif dans la liste des lignes. L'obligation tarifaire est étroitement liée à l'obligation de transporter.
3. La notion de « ligne » n'est pas définie par la COTIF 1980; elle est présumée. A la base de cette notion se trouvait au départ la liaison ferroviaire fixe qui était cependant toujours inscrite avec l'entreprise ferroviaire exploitante dans la liste des lignes. Il est intéressant de noter que la première liste des lignes annexée à la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) en date de 1890 emploie comme synonymes les termes « chemin de fer », « tronçons », « lignes » (« Eisenbahn », « Bahn », « Bahnstrecken », « Linien »). L'article 58 de la CIM 1890 parle p. ex. de l'inscription ou de la radiation de « chemins de fer », ce qui montre clairement qu'en principe la notion de « ligne » inclut également l'entreprise exploitante. C'est la conséquence du point de vue prédominant à l'époque et encore partiellement répandu aujourd'hui, qui consiste à considérer le système « rail » (voie ferrée et transport ferroviaire) comme une unité.

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

Dans les cas particuliers de l'exploitation commune d'une ligne, les entreprises participant à l'exploitation sont chacune inscrites sur la liste des lignes.

4. La notion d'« exploitation » est elle aussi présumée; elle n'est par conséquent définie ni dans la CIM 1890 ni dans la COTIF 1980. Dans le sens habituel, fait partie de l'« exploitation » l'ensemble des actes liés à la prestation de transport, alors que la propriété des installations ou des moyens d'exploitation, y compris le matériel roulant, n'est pas décisive pour l'exploitation. La notion « exploitation du chemin de fer » inclut l'ensemble de l'organisation dans le domaine de la technique et de l'exploitation. Dans des cas particuliers, notamment dans le cas des lignes frontalières, sont également inscrites des lignes exploitées conjointement, c'est-à-dire des lignes où plusieurs personnes de droit privé ou public exploitent leurs chemins de fer à risques et périls communs et les dirigent au moyen d'une direction commune sur la base de contrats particuliers. Dans ce cas, chaque participant au contrat est considéré comme exploitant.
5. La constitution d'une communauté de transport et de responsabilité des chemins de fer participant aux transports internationaux ainsi que les possibilités d'affranchissement selon les dispositions de l'article 15 des RU CIM 1980 entraînent l'obligation de régler à l'avance les relations financières des chemins de fer participant, et cela en partie dans la Convention et en partie au moyen d'accords conclus par les chemins de fer dont les parcours sont inscrits dans la liste des lignes. Les Etats qui souhaitent l'inscription d'une ligne garantissent ainsi d'une certaine manière la capacité et la volonté de payer des chemins de fer exploitant les lignes inscrites. L'article 17, § 6 de la COTIF 1980 a pour but d'apporter une protection contre les risques financiers résultant de la communauté obligatoire de transport constituée par les chemins de fer participant au contrat de transport.
6. L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 22 mai 1985, par lequel le Conseil des Communautés européennes (CE) fut obligé d'introduire également dans le domaine de la politique des transports la liberté des prestations de service, et l'Acte unique européen du 10 juillet 1987 ont donné une nouvelle impulsion au droit de transport européen, y compris dans le domaine du transport ferroviaire. La Directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a modifié les relations entre l'Etat et le chemin de fer ainsi qu'entre les chemins de fer, notamment en ce qui concerne le monopole d'exploitation. Cela n'a pu rester sans conséquences dans le domaine du droit de transport international ferroviaire.
7. Dans la mesure où, en raison de la Directive 91/440/CEE un accès concurrentiel à une infrastructure étrangère est possible, un transporteur peut effectuer sur la base d'un contrat unique un transport international direct du lieu de départ au lieu d'arrivée en empruntant l'infrastructure ferroviaire de différents Etats ou de différents réseaux à l'intérieur d'un même Etat.
8. Conformément à l'article premier de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules dans le sens de la Convention, est soumis à ladite Convention lorsque le lieu de la prise en charge

de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison se trouvent dans deux Etats différents. Les Règles uniformes CIM (RU CIM) 1980 ne sont, par contre, applicables que lorsque le transport est effectué exclusivement sur des lignes inscrites conformément aux articles 3 et 10 de la COTIF 1980 sur la liste des lignes et qu'une lettre de voiture internationale CIM est utilisée. Jusqu'à présent, un transport international ferroviaire direct n'était réalisable que sur la base des RU CIM, faute de quoi plusieurs contrats de transport subséquents devaient être conclus selon le droit national. Les parties contractantes du contrat de transport ferroviaire avaient donc le plus grand intérêt à soumettre les transports internationaux aux RU CIM.

9. Les conditions politiques et techniques ainsi que les conditions du marché, qui avaient au XIX^{ème} siècle favorisé l'existence d'entreprises ferroviaires intégrées (« monolithiques »), n'ont pas uniquement changé de manière fondamentale dans les Etats membres des CE. Dans le cadre des tendances générales à la libéralisation, une restructuration des chemins de fer dans toute une série de pays est en cours ou du moins en discussion, dans le sens d'une plus grande indépendance vis-à-vis de l'Etat, d'un démembrement en divers domaines d'activité ou d'une possibilité d'accès concurrentiel à l'infrastructure.
10. Les domaines d'application de la Directive 91/440/CEE d'une part et de la COTIF de 1980 d'autre part ne sont pas identiques. Les normes de ces deux actes juridiques ne s'excluent pas mutuellement et peuvent, en principe, exister côte à côte. Cependant, certaines difficultés d'ordre juridique peuvent surgir quant à l'application des RU CIM 1980 en cas de séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec le transport (dans la terminologie des CE : « fourniture de prestations de transport »). En effet, celles-ci partent du principe que ces prestations - la gestion de l'infrastructure et le transport - sont fournies par une seule et même entreprise, le « chemin de fer ».

Travaux préparatoires

11. Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993, l'Office central a analysé en détail les conséquences résultant de la séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec la fourniture de prestations de transport.
12. Afin de sauvegarder le plus possible l'uniformité du droit de transport international ferroviaire consignée dans la COTIF 1980, l'Office central a suggéré l'élaboration de dispositions complémentaires conformément à l'article 9 CIM 1980 (et parallèlement à l'art. 7 CIV 1980), relatives à l'interprétation des Règles uniformes dans un tel cas. Une Commission ad hoc mandatée par le Comité administratif s'est réunie du 22 au 26 novembre 1993 à Berne. Conformément à son mandat, la Commission a adopté des dispositions complémentaires relatives à l'interprétation des RU CIM 1980 (et des RU CIV 1980). Ces dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat membre. Leur mise en vigueur est communiquée à l'Office central qui en donne connaissance à tous les autres Etats membres. Jusqu'à aujourd'hui (état : 1.7.1999), 16 Etats membres seulement ont mis en vigueur les dispositions complémentaires.

13. La Commission ad hoc et l'Office central étaient conscients du fait que les dispositions complémentaires ne pouvaient constituer qu'une solution transitoire. Le préambule aux dispositions complémentaires précise qu'une révision de la COTIF de 1980 est nécessaire et urgente.
14. Lorsqu'on envisage une révision en profondeur de la COTIF, il convient de ne pas oublier le fait que le cercle des Etats membres de l'OTIF est nettement plus étendu que celui des Etats membres de la CE. C'est pourquoi l'Office central s'est efforcé, avant de s'attaquer aux travaux relatifs à la révision proprement dite, de connaître la position des Etats membres de l'OTIF en ce qui concerne une série de questions de principe. La Commission ad hoc citée ci-dessus a pris connaissance d'un catalogue de questions préparé par l'Office central et y a ajouté quelques thèmes supplémentaires. Par lettre circulaire du 3 janvier 1994, l'Office central a demandé aux Etats et aux organisations et associations internationales intéressées ainsi qu'aux entreprises désirant présenter leur propre avis complémentaire, indépendamment de la prise de position du Comité international des transports ferroviaires(CIT), de lui faire parvenir leurs réponses par écrit.
15. Par lettre circulaire du 25 novembre 1994, une synthèse détaillée des réponses d'un total de 14 Gouvernements, six organisations et associations internationales non gouvernementales ainsi que d'un certain nombre de chemins de fer, à laquelle a été joint un résumé de ces réponses, a été transmise aux Etats membres et aux organisations et associations internationales intéressées. Par le biais du CIT, la synthèse des réponses a été rendue accessible aux chemins de fer des Etats membres représentés au sein du CIT. L'Office central a en outre publié un résumé des réponses dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, 1994, p. 115-134.
16. Grâce à une initiative commune de l'Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP) et de l'Association internationale des tarifeurs (IVT), cette dernière a organisé une conférence préparatoire des principales associations internationales des usagers des transports ferroviaires les 20 et 21 octobre 1994 à Vienne. A cette conférence ont participé des représentants du Ministère fédéral de l'économie publique et des transports de la République d'Autriche, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), de l'AIEP, de l'Union internationale des wagons privés (UIP), de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), de la Transfesa et de l'Office central.
17. Sur la base de ces travaux préparatoires, l'Office central a élaboré un projet de nouvelles Règles uniformes CIM qui a été transmis avec un rapport explicatif (annexes 1 et 2 à la lettre circulaire du 5.5.1995, publié dans le Bulletin 1995, p. 89-117) aux Etats membres et aux organisations et associations internationales intéressées pour prise de position. Le but de ce projet était d'adapter le droit de transport international ferroviaire aux circonstances politiques, économiques, juridiques et techniques modifiées.
18. La Commission de révision a examiné en première lecture le projet de l'Office central du 5 mai 1995 au cours de trois sessions au total (11-15.12.1995, 25-29.3.1996 et 26-29.8.1996); la deuxième lecture a été achevée au cours de deux

autres sessions (23-27.3.1998 et 2.9.1998) (v. cependant également ch. 25-29 des remarques relatives à l'art. 1). La 4^{ème} Assemblée générale (Athènes, 8-11.9.1997) avait uniquement pris connaissance de l'état des travaux.

19. En dépit du travail préparatoire minutieux de la Commission de révision, la 5^{ème} Assemblée générale a encore dû délibérer de 20 propositions ou suggestions émanant d'Etats, d'organisations et associations internationales ainsi que de l'Office central; ceci a entraîné des modifications matérielles dans 8 articles (procès-verbal, p. 67-72, 74, 79-84 et 181/182).

Principes de la réforme

Harmonisation

20. Le but recherché consistait à parvenir, dans une mesure aussi large que possible, à une harmonisation avec le droit de transport applicable aux autres modes de transport, en particulier avec la CMR, applicable aux transports internationaux routiers des marchandises.

Champ d'application

21. A l'instar de la CMR, les RU CIM s'appliqueront à l'avenir aux contrats de transport international ferroviaire direct de marchandises et ceci, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites. Des transports routiers et des transports par voie de navigation intérieure sont uniquement soumis aux RU CIM si ceux-ci complètent le transport international par rail par un tel transport en trafic intérieur et s'il s'agit d'un contrat unique. Uniquement dans le cas des transports incluant un transport maritime national ou international ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures, le système des lignes inscrites sera maintenu.
22. Les RU CIM sont, tout comme la CMR, d'application contraignante. A l'avenir, cela vaudra également en cas de transports internationaux directs exécutés par un seul transporteur ferroviaire utilisant plusieurs infrastructures différentes, mêmes étrangères.

Contrat de transport

23. Le futur contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel, la lettre de voiture n'étant qu'un document de preuve à l'instar de la lettre de voiture CMR. Le contrat est conclu avec le chemin de fer en tant que transporteur quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée. Par ailleurs, la lettre de voiture est également document de douane dans le cadre de la procédure de transit d'envoi communautaire/commune CE/AELE (v. ch. 7 des remarques relatives à l'art. 6).

Obligation de transporter, obligation d'établir des tarifs

24. Ces obligations sont supprimées en trafic international ferroviaire de marchandises. Lors des travaux préparatoires et au sein de la Commission de révision, la possibilité de maintenir, pour des raisons d'ordre politique, une obligation de transporter au moins en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, avait toutefois été envisagée. Une telle obligation restreinte de transporter soulève néanmoins elle aussi des questions difficiles quant aux conditions pour une telle obligation et quant à la compensation financière des risques supplémentaires occasionnés au transporteur.
25. Dans le cadre des délibérations, différents experts avaient émis l'avis que le droit de la concurrence se prêterait mieux à une telle fonction de réglementation que l'obligation de transporter et l'obligation d'établir des tarifs : une entreprise qui offre publiquement des prestations de transport ne peut pas à tout moment et sans motif limiter son offre sans avoir à craindre des désavantages sur un marché caractérisé par la concurrence.
26. Avec la suppression de la position de monopole dans le cadre de la libéralisation de l'accès à l'infrastructure ferroviaire se pose, par ailleurs, la question fondamentale de savoir à quelle entreprise de transport ferroviaire une telle obligation de transporter pourrait être infligée.
27. La Commission de révision a par conséquent rejeté avec une forte majorité une obligation de transporter, y compris pour les marchandises dangereuses (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 11). Cela vaut également pour l'obligation d'établir des tarifs qui y est étroitement liée.

Transporteurs subséquents

28. Le principe d'une communauté des transporteurs et de la responsabilité solidaire lors de transports exécutés par deux ou plusieurs transporteurs subséquents est maintenu (v. ch. 1 et 3 des remarques relatives à l'art. 26).

Responsabilité

29. Le système actuel est maintenu en principe. Toutefois, le transporteur ne devra pas pouvoir s'exonérer de sa responsabilité vis-à-vis du client dans les cas où le dommage est causé par des défauts de l'infrastructure ferroviaire ou des systèmes de sécurité de l'infrastructure.

Liberté contractuelle

30. Les nouvelles RU CIM en tant que droit contraignant comprennent moins de dispositions détaillées qu'actuellement, afin d'offrir une plus grande flexibilité permettant aux parties au contrat de transport de convenir contractuellement de certaines conditions, p. ex. itinéraire, délais de livraison, surtaxes.

Divers

Dispositions communes

31. Lors de sa 16^{ème} session, la Commission de révision a décidé, en principe, que les dispositions identiques des Appendices à la Convention seraient introduites en tant que dispositions communes dans la Convention même (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions relatives au droit national applicable, à l'unité de compte, aux dispositions complémentaires, à la caution judiciaire, à l'exécution de jugements et aux saisies se trouvent dans les articles 8 à 10 de la COTIF (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 13-17).

Interdiction de transporter

32. Compte tenu de la suppression de l'obligation de transporter, un transporteur ferroviaire pourra et, dans les cas mentionnés à l'article 4 des RU CIM 1980, devra refuser de conclure un contrat, lorsque l'exécution de ce dernier enfreint une interdiction prononcée par une loi ou par une autorité (p. ex. monopole postal, transport d'armes, de drogues etc.). Il a par conséquent été renoncé à des dispositions telles qu'elles sont comprises dans l'article 4 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 11).

Dispositions particulières pour certains types de transports

33. Des dispositions particulières visant à exclure du champ d'application, à l'instar de l'article premier, par. 4 de la CMR, les transports funéraires ou de déménagement, n'ont pas été jugées nécessaires en droit de transport ferroviaire (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 11).
34. L'article 8 de la CIM 1980 n'a pas été repris. Certaines dispositions particulières relatives à la responsabilité dans le cadre du transport de wagons en tant que marchandise transportée ainsi qu'au dédommagement en cas de perte ou d'avarie d'unités de transport intermodal, qui étaient jusqu'ici comprises dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP - Annexe II aux RU CIM 1980) ou dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo - Annexe III aux RU CIM 1980), se trouvent maintenant dans l'article 24, l'article 30, § 3 et l'article 32, § 3. Par ailleurs, l'utilisation de wagons en général, c'est-à-dire sans limitation aux wagons P, est réglée dans les Règles uniformes CUV (RU CUV).
35. Les dispositions particulières du Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx - Annexe IV aux RU CIM 1980), notamment celles relatives aux délais de livraison et aux dérogations à de différentes dispositions des RU CIM deviennent superflues, étant donné qu'à l'avenir ces questions feront l'objet d'une convention entre les parties. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis express, c'est-à-dire dans des trains autres que des trains de marchandises, sera réglé dans le cadre du nouveau Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Le principe général est celui que des marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans

des trains de marchandises. Les exceptions (marchandises dangereuses en tant que colis express, bagages à main, bagages et marchandises à bord de véhicules routiers accompagnés) seront, à l'avenir, réglées séparément dans l'Annexe du RID (v. également rapport sur la 3^{ème} session du Groupe de travail de la Commission d'experts du RID, 21-25.11.1994, ch. 7 et 8).

36. La possibilité de prévoir des conditions de transport particulières pour des envois avec document de transport négociable (art. 8, § 4, lettre a) CIM 1980) n'a plus été prévue, étant donné que les chemins de fer n'ont, jusqu'ici, jamais fait usage de cette possibilité d'exception et que cette même exception prévue dans le cadre de la CMR n'a pas non plus été utilisée. Par ailleurs, l'article 6, § 8 prévoit, que les associations internationales des transporteurs établissent des modèles uniformes de lettre de voiture.
37. La possibilité d'utilisation de documents de transport électroniques (art. 8, § 4, lettre g) CIM 1980) est réglée à l'article 6, § 9.

Conventions

38. Dans la mesure où des conventions sont prévues entre les parties au contrat de transport, celles-ci peuvent être convenues sous forme de tarifs ou de Conditions générales de transport qui seront intégrés dans les contrats individuels, ou peuvent être conclues pour chaque cas d'espèce.

Résultat

39. Le texte élaboré par la Commission de révision et adopté par la 5^{ème} Assemblée générale tient, en principe, compte des modifications dues à la libéralisation du trafic ferroviaire, notamment la Directive 91/440/CEE. Le champ d'application des RU CIM a été élargi et permet, à l'avenir, leur application également dans le trafic avec des Etats non membres, dans la mesure où les parties en conviennent (v. ch. 2-9 des remarques relatives à l'art. 1).
40. L'harmonisation recherchée avec le droit de transport international routier a été atteinte dans divers domaines. Toutefois, des différences avec la CMR persistent dans certains cas. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que la pratique dans le domaine du transport international ferroviaire n'est pas identique à celle que l'on trouve en transport international routier. Cet argument a été avancé par la Commission de révision pour motiver les différences avec le droit de transport international routier, notamment en ce qui concerne les dispositions suivantes :
- force probante de la lettre de voiture (art. 12),
 - droit de disposer du destinataire (art. 18, § 3),
 - responsabilité lors de l'exécution d'ordres ultérieurs (art. 19),
 - exonération de responsabilité en cas de transports effectués en wagons découverts (art. 23),

- réglementation de la charge de la preuve en cas de transports effectués en wagons équipés de dispositifs particuliers destinés à la protection de la marchandise, notamment les wagons frigorifiques ainsi qu'en cas de transport d'animaux vivants (art. 25),
 - réglementation particulière de la responsabilité en cas de déchet de route (art. 31),
 - dispositions particulières pour le transport de wagons en tant que marchandise transportée et pour le transport d'unités de transport intermodal, tant en ce qui concerne le principe de responsabilité qu'en ce qui concerne l'indemnité (art. 24, art. 30, § 3 et art. 32, § 3),
 - exercice des droits, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives au procès-verbal de constatation (art. 42) et à l'extinction de l'action contre le transporteur (art. 47).
41. Dans d'autres cas, des différences ont été acceptées, étant donné que les dispositions des RU CIM sont plus favorables au client ou servent à la clarté juridique. Cela vaut en particulier pour les dispositions suivantes :
- dérogation au caractère contraignant des RU CIM pour les deux parties au contrat, moyennant une réglementation permettant au transporteur d'élargir sa responsabilité et ses obligations (art. 5, dernière phrase),
 - détermination des principales obligations du transporteur (art. 6, § 1),
 - responsabilité plus sévère que celle prévue à l'article 11, par. 3 de la CMR, en cas de perte ou d'utilisation irrégulière des documents joints à la lettre de voiture (art. 15, § 3),
 - maintien des montants maximaux de dédommagement plus élevés (art. 30 et 33),
 - transporteur substitué (art. 27),
 - formulation moderne de la faute qualifiée (art. 36),
 - qualification du gestionnaire d'infrastructure en tant qu'auxiliaire (art. 40),
 - lettres de voiture électroniques et remplacement de la signature (art. 6),
 - pas de remboursement de droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits (art. 30),
 - responsabilité en trafic fer-mer (art. 38).
42. Compte tenu des principaux buts de la révision, de moderniser le droit de transport international ferroviaire de marchandises et de l'harmoniser, le résultat peut, dans son ensemble, être jugé satisfaisant. A défaut d'indications contraires,

la 5^{ème} Assemblée générale a adopté le résultat des délibérations de la Commission de révision (procès-verbal, p. 58-81).

En particulier

Titre I Généralités

Article premier Champ d'application

1. Comme c'est le cas aujourd'hui, les RU CIM s'appliquent au contrat de transport international ferroviaire de marchandises. D'autres types de contrats ayant trait au transport de marchandises, comme p. ex. le contrat de commission de transport, le contrat d'affrètement, la location de moyens de transport, etc., ne sont pas réglés dans les RU CIM. L'application des RU CIM dépend en définitive du type de contrat choisi dans un cas d'espèce. La lettre de voiture sert de moyen de preuve (v. ch. 23 des Généralités et ch. 6 des remarques relatives à l'art. 6).
2. Conformément au § 1, les futures RU CIM ne seront applicables qu'aux contrats *à titre onéreux*, comme cela est également prévu à l'article premier, par. 1 de la CMR. Par conséquent, les RU CIM, ne sont pas obligatoirement applicables aux transports gratuits de marchandises de secours (v. également art. 6, § 1 qui oblige le transporteur à transporter la marchandise seulement contre paiement); les parties peuvent cependant convenir (contractuellement) de leur application (v. cependant ch. 7).
3. Selon le projet de l'Office central du 5 mai 1995, il aurait été suffisant à l'avenir, que soit le lieu de la prise en charge de la marchandise, soit le lieu prévu pour la livraison, soit situé dans un Etat membre. Ce projet n'exigait pas que tous les Etats à travers lesquels le transport est effectué soient des Etats membres de l'Organisation. Cette solution a fait ses preuves depuis des décennies en ce qui concerne la CMR et aurait permis d'appliquer les RU CIM également aux transports en direction ou en provenance ou en transit par des Etats dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) du 1er novembre 1951. La majorité de la Commission de révision s'est cependant prononcée pour un libellé plus restrictif, selon lequel les RU CIM ne s'appliquent que lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents (procès-verbal de la 3^{ème} session. p. 4).
4. La Commission de révision a de nouveau traité cette question lors de la deuxième lecture et a approuvé, avec une nette majorité, une extension du champ d'application dans le sens du projet de l'Office central (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 3), sous réserve toutefois que les parties au contrat en conviennent; elle est par conséquent allée moins loin que les auteurs de la CMR.
5. Le texte adopté en deuxième lecture par la Commission de révision et confirmé par la 5^{ème} Assemblée générale (§ 1) prévoit donc que les RU CIM s'appliquent

obligatoirement à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Lorsque, par contre, le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents, dont l'un seulement est Etat membre, les parties peuvent convenir de soumettre le contrat aux RU CIM (§ 2). Cette solution *permettra* de conclure, sur la base des RU CIM, des contrats de transport direct en trafic en direction ou en provenance d'Etats du SMGS.

6. Une telle convention peut être conclue en utilisant la lettre de voiture CIM. L'utilisation de la lettre de voiture CIM est une condition suffisante, mais pas nécessaire.
7. Pour l'essentiel, tous les ordres juridiques reconnaissent le principe selon lequel les parties peuvent choisir le droit applicable à un contrat international de droit civil ou de droit commercial. La liberté de choix matérielle peut toutefois être restreinte par le fait que les dispositions contraignantes du droit matériel d'un Etat ne peuvent pas être remplacées par une convention dérogatoire des parties. La question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure cela est le cas, doit être appréciée selon la *lex fori*. Cela pourrait entraîner dans certains cas une insécurité juridique lorsque les parties font valoir leurs droits résultant des RU CIM dans des Etats non membres, notamment en ce qui concerne la prescription.
8. Pour que le choix juridique des parties au contrat soit reconnu par le droit national, le contrat doit avoir un lien avec l'étranger, d'une manière ou d'une autre. Cela est indéniablement le cas pour les contrats relatifs au transport international de marchandises devant être soumis aux RU CIM.
9. La possibilité du choix contractuel du système juridique des RU CIM peut par conséquent être prévue sans qu'il y ait un conflit avec des principes ou des conventions du droit international existants. Une réglementation similaire se trouve à l'article 2, § 1, lettre e) des Règles de Hambourg relatives au transport de marchandises par mer.
10. Il n'y a pas de collision avec le SMGS, étant donné que le champ d'application du SMGS se limite, selon son article premier, aux transports *directs* effectués par les chemins de fer des Etats membres du SMGS, c'est-à-dire qu'il n'inclut pas des transports ferroviaires de marchandises effectués également par des chemins de fer d'Etats non membres du SMGS. La formulation du § 2 décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale n'oblige pas les parties à appliquer les RU CIM. Elles peuvent continuer à conclure, comme cela est actuellement nécessaire en trafic Est/Ouest, plusieurs contrats de transport.
11. La question de savoir si les chemins de fer du SMGS sont à considérer comme des transporteurs subséquents conformément à l'article 26 ou comme des transporteurs substitués conformément à l'article 27, dépend de la manière dont les transporteurs ferroviaires impliqués règlent leur relation *contractuelle* entre eux.

12. Comme cela a déjà été expliqué au chiffre 20 des Généralités, les RU CIM doivent, à l'instar de la CMR, être applicables à des contrats directs de transport international ferroviaire de marchandises, et ce indépendamment d'un système de lignes inscrites. Une exception est uniquement prévue pour les transports qui incluent un transport maritime ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures (§ 4).
13. Le problème d'un conflit avec la CMR en cas de soumission de transports routiers complémentaires à la COTIF, respectivement aux RU CIM, avait déjà été discuté dans le contexte de la modification de l'article 2 de la COTIF 1980 par le Protocole 1990. Vu les opinions divergentes au sein de la Commission de révision (v. procès-verbal de la 1^{ère} session, p. 6-8) et de la 2^{ème} Assemblée générale (v. procès-verbal, p. 33/34), seuls les transports complémentaires *intérieurs*, c'est-à-dire les transports initiaux et finaux par route, qui eux ne sont pas transfrontaliers, ont été inclus dans le champ d'application.
14. Dans la pratique, des transports routiers complémentaires transfrontaliers sont effectués, notamment dans les cas où la gare expéditrice ou la gare destinataire se trouve à proximité de la frontière. Le texte proposé par l'Office central en mai 1995 avait inclus les transports routiers complémentaires, qu'il s'agisse des transports uniquement intérieurs ou des transports routiers complémentaires transfrontaliers.
15. De l'avis de l'Office central, il n'y a aucun conflit avec la CMR dans le cas des transports routiers complémentaires. Le contrat de transport réglé par l'article premier est différent du contrat réglé par la CMR, à savoir un contrat qui a pour but le « transport de marchandises *par route* à titre onéreux au moyen de véhicules ». Cela évidemment sous condition que le transport ferroviaire et le transport routier complémentaire fassent l'objet d'un contrat *unique* de transport direct. Par crainte d'un danger de collision avec la CMR, la grande majorité des délégués au sein de la Commission de révision s'est prononcée contre l'idée d'inclure également des transports routiers complémentaires transfrontaliers dans le champ d'application des RU CIM (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 8).
16. La formule « en complément » doit exprimer l'idée que l'objet principal du contrat de transport est le transport transfrontalier *ferroviaire*. Cela signifie que dans le cas des transports complémentaires conformément au § 3, le transport ferroviaire doit en principe être transfrontalier, sans quoi les RU CIM ne sont pas applicables. En particulier :
17. Lors de transports *par route au moyen de véhicules*, en complément au transport par rail, il est nécessaire
 - que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
 - que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur.
18. Lors de transports par *voie de navigation intérieure* en complément au transport par rail, il est nécessaire

- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
 - que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite (v. § 4).
19. Lors de transports *maritimes* ou *par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites* en complément au transport par rail (§ 4), il est possible
- que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier ou
 - que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).

Par rapport au § 3, la réglementation du § 4 constitue une *lex specialis*. Dans l'intérêt de la clarté juridique, l'inscription de lignes est demandée lors de transports transfrontaliers par voie de navigation intérieure, afin d'exclure ainsi - à l'instar des RU CIM 1980 en ce qui concerne la relation avec le droit maritime - d'éventuels conflits avec une future convention relative aux transports internationaux par voie de navigation intérieure. En raison de la conception fondamentalement différente du droit de transport maritime et également dans l'intérêt de la clarté juridique, l'inscription de lignes est toujours demandée, même en cas de transports complémentaires maritimes intérieurs.

20. Dans tous les cas, il est cependant nécessaire que l'ensemble du transport, c'est-à-dire le transport ferroviaire et le transport complémentaire par d'autres moyens de transport fassent l'objet d'un contrat unique.
21. Dans les cas de transports complémentaires par d'autres moyens de transport, l'application des RU CIM est prévue de manière contraignante et n'est pas laissée à la convention des parties, étant donné que dans tous les cas, il s'agit de transports transfrontaliers dont l'élément essentiel est un transport ferroviaire.
22. Dans la mesure où des entreprises de transport ferroviaire n'effectuent pas elles-mêmes les transports initiaux et finaux par route, mais font appel à des entreprises de transport routier, celles-ci ne sont pas des transporteurs substitués au sens de l'article 27, mais des auxiliaires conformément à l'article 40. Ceci est clarifié par le terme « ferroviaire » à l'article 3, lettre b) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 3 et procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 66).
23. Conformément à l'article premier, § 1 des RU CIM 1980, l'utilisation d'une lettre de voiture CIM est encore un élément constitutif pour l'applicabilité des RU CIM. Cela ne doit plus être le cas à l'avenir, étant donné que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises devra également être, à l'instar du contrat CMR, un contrat consensuel (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6).

24. Une disposition équivalente à l'article premier, par. 3 de la CMR, n'a pas été reprise. Cette disposition réglait le problème, d'actualité au moment de la création de la CMR, des transports effectués par des entreprises étatiques des pays socialistes; une telle disposition n'est plus nécessaire actuellement. Il est un principe généralement reconnu en droit des gens que les activités qui ne sont pas exercées *iure imperii*, mais *iure gestionis* ne profitent pas d'un privilège en droit. Par conséquent, de tels transports sont soumis aux prescriptions des RU CIM, conformément aux principes généraux du droit des gens, lorsqu'ils remplissent les conditions de l'article premier des RU CIM.
25. Le § 5 règle le cas de transports qui ne sont pas à considérer comme étant des transports internationaux en raison du fait que la gare située sur le territoire de l'Etat voisin n'est pas exploitée par l'Etat voisin ou par une entreprise appartenant à cet Etat, mais par des entités étatiques ou privées appartenant au même Etat que l'entreprise de transport (exemple: Badischer Bahnhof, gare DB AG de Bâle). De tels transports resteront soumis au droit national et non pas aux RU CIM (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 4/5).
26. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 relatif à une nouvelle COTIF, Convention de base, avait prévu la possibilité que des lignes qui, dans certains Etats membres, ne sont pas disponibles au trafic international direct effectué sur la base des RU CIM, soient inscrites dans des listes à part, dites listes négatives. Une telle disposition aurait dû permettre, à l'avenir, à certains Etats d'adhérer à la COTIF, si l'application des RU CIM sur l'ensemble du réseau de ces Etats n'entraînait pas en ligne de compte pour des raisons pratiques, économiques ou financières.
27. L'idée d'une liste négative avait été approuvée en principe par la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997) (v. ligne directrice 7.2). Conformément aux suggestions du Comité administratif en ce qui concerne le financement de l'Organisation, la Commission de révision a décidé, pour des raisons pratiques, de remplacer cette « liste négative » par la possibilité d'émettre une réserve au champ d'application des RU CIM (procès-verbal de la 21^{ème} session, p. 17/18). Cette possibilité d'émettre des réserves est toutefois limitée aux Etats ayant adhéré à une « convention similaire sur le transport ferroviaire direct ». Le SMGS du 1er novembre 1951 est une telle convention similaire.
28. Lors du remaniement rédactionnel, seuls les mots « lors du dépôt de l'instrument d'adhésion » ont été maintenus, étant donné que pour les Etats entrant en ligne de compte, seule une adhésion à la COTIF est possible. Conformément à l'article 5 du Protocole de modification 1999, une telle réserve peut également être émise à tout moment, en vertu du Protocole de modification, par un Etat ayant adhéré à la COTIF avant l'entrée en vigueur de la version modifiée. Conformément à l'article 42, § 2 de la COTIF, une telle réserve prend effet avec l'entrée en vigueur du Protocole de modification.
29. Lors de sa 22^{ème} session (1-4.2.1999), la Commission de révision a décidé de préciser que la partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle des transports internationaux sont soumis aux RU CIM, doit être définie précisément et doit être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. De même, les RU CIM ne s'appliquent

pas aux transports internationaux qui commencent ou se terminent ailleurs que sur l'infrastructure désignée (procès-verbal, p. 55), exception faite des transports de transit qui sont soumis aux RU CIM (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 64/65).

30. Lors de sa 22^{ème} session, la Commission de révision a précisé que la réserve devient sans effet si sa prémisses n'existe plus, c'est-à-dire si la convention justifiant cette réglementation particulière cesse d'être en vigueur pour l'Etat concerné.

Article 2

Prescriptions de droit public

1. L'obligation de respecter les prescriptions de droit public va de soi. Cette disposition n'est qu'à caractère déclaratoire et a été introduite eu égard au fait que le droit douanier de la CE s'appuie sur quelques dispositions des RU CIM (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 5/6). L'article 4 du nouvel Appendice C (RID) comporte une disposition similaire, à l'instar de l'article 5 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
2. La 5^{ème} Assemblée générale a complété cette disposition par un renvoi explicite aux dispositions du droit de protection des animaux (procès-verbal, p. 65/66).

Article 3

Définitions

1. En raison des discussions répétées au sein de la Commission de révision sur la question de savoir quel transporteur était visé dans les différentes définitions, il a été jugé utile de définir certains termes pouvant, sinon, donner lieu à des interprétations différentes. Par ailleurs, les définitions permettent une formulation plus succincte du texte.
2. La définition du terme de « transporteur » remonte à une proposition du Royaume-Uni relative au projet de RU CIV (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 55/56) et précise que le terme de « transporteur » signifie toujours le transporteur *contractuel*, y compris les transporteurs subséquents, et non pas le transporteur substitué, qui n'a pas conclu de contrat de transport avec l'expéditeur (lettre a).
3. La 5^{ème} Assemblée générale a complété la définition du « transporteur substitué », décidée par la Commission de révision, en y insérant les mots « l'exécution du transport ferroviaire » (procès-verbal, p. 66). L'on évite ainsi que cette définition ait pour conséquence que des entreprises de transport routier, qui effectuent des transports initiaux ou finaux en complément à un transport ferroviaire, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l'article 27, ces derniers étant indépendamment responsables et pouvant être actionnés conformément à l'article 45, § 6. Au contraire, de telles entreprises de transport routier sont des auxiliaires au sens de l'article 40.

4. L'expression « légalement en vigueur dans chaque Etat membre » à la lettre c) inclut la nécessité d'une publication, dans la mesure où une telle publication est requise par le droit national, ce qui n'est pas le cas dans tous les Etats membres.
5. Le texte décidé par la 5^{ème} Assemblée générale (« sont devenues ») précise que les conditions qui doivent être remplies pour que les Conditions générales soient incluses dans le contrat doivent être respectées (procès-verbal, p. 66-68).
6. La définition « unité de transport intermodal » a été introduite pour des raisons de simplification rédactionnelle et facilite notamment la rédaction de l'article 7, § 1, lettre l), de l'article 23, § 3, lettre a), de l'article 30, § 3 et de l'article 32, § 3 (procès-verbal de la 20^{ème} session, p. 6)

Article 4 **Dérogations**

1. Le § 1 autorise les Etats membres à conclure des accords spéciaux pour les trafics entre des gares frontières.
2. A défaut d'inscription dans la liste des lignes, le transport par des navettes (Shuttle) dans le Tunnel sous la Manche n'est pas soumis aux RU CIM 1980. A l'avenir, une inscription des lignes ne sera plus exigée. Par conséquent, les RU CIM seraient à appliquer au transport par des trains navettes lorsque le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans deux Etats membres différents. La Commission de révision a décidé d'autoriser les Etats membres à convenir des dérogations pour de tels transports (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 12/13). Le libellé du § 1 le permet.
3. Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat membre et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit (art. 2, § 1 CIM 1980) ne sont pas soumis aux RU CIM en vertu de l'article premier, § 1. L'on a donc renoncé aux exceptions du champ d'application prévues à l'article 2, § 2 des RU CIM 1980. Le § 2 prévoit cependant la possibilité de convenir des dérogations pour le transit à travers des Etats non membres (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 4/5 et 13).
4. Dans le contexte des obligations d'informer prévues au § 3, la Commission de révision n'a pas pu se décider, lors de la discussion de la disposition identique prévue dans les RU CIV, de suivre la suggestion de l'Office central, à savoir d'accorder au Secrétaire général de l'Organisation le droit d'examiner si les dérogations convenues sont conformes aux conditions prévues dans les §§ 1 et 2 (procès-verbal de la 17^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 8).

Article 5 **Droit contraignant**

1. Le caractère juridique en principe contraignant des RU CIM 1980 n'a jamais été contesté, même si elles ne comportent pas de disposition équivalente à l'article 41 de la CMR. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé, pour des raisons

de clarté juridique, d'introduire une telle disposition (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 15/16).

2. Le texte adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5^{ème} Assemblée générale comprend toutefois une innovation importante par rapport à l'article 41 de la CMR. A l'instar de l'article 23, § 2 des Règles de Hambourg, la dernière phrase permet au transporteur d'élargir sa responsabilité ou ses obligations en faveur des clients, la possibilité d'élargissement de la responsabilité n'étant pas limitée aux montants maxima. La Commission de révision a rejeté une proposition de l'Allemagne qui aurait permis au transporteur d'élargir sa responsabilité uniquement en ce qui concerne *les limites de responsabilité* (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 11). Cette restriction recherchée par l'Allemagne aurait été dans l'intérêt des chemins de fer, qui auraient ainsi été moins exposés à la pression des gros chargeurs.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

1. Sur proposition de l'Allemagne la Commission de révision a décidé de définir les principales obligations du transporteur au § 1 (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 16/17). Cela signifie, vu sous l'aspect des dispositions relatives à la responsabilité à l'article 23, § 1, à l'article 26 et à l'article 27, § 1, une précision dont on peut se réjouir, même s'il manque une disposition similaire dans la CMR.
2. Le moment du transfert du risque en ce qui concerne la marchandise dans la relation transporteur/expéditeur ou destinataire est réglé à l'article 23 par la disposition relative à la période durant laquelle le transporteur est responsable (depuis l'acceptation de la marchandise jusqu'à la livraison). Ce moment peut différer du moment du transfert du risque au sens du droit d'achat.
3. Il ressort du § 1, que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises sera, à l'avenir, un contrat consensuel. La nouvelle disposition constitue d'une part une adaptation à la CMR et d'autre part également une adaptation à la pratique du transport international ferroviaire des marchandises. Ce n'est qu'exceptionnellement que le transporteur accepte la lettre de voiture et la marchandise au même moment. La nouvelle réglementation tient également compte des développements futurs : l'utilisation de documents de transport électroniques présuppose un contrat consensuel.
4. Il a été renoncé à une formulation, selon laquelle le contrat de transport est conclu par consentement mutuel de l'expéditeur et du transporteur. On recherche d'une part un parallélisme avec l'article 4 de la CMR. Cette disposition a fait ses preuves depuis des décennies. Ni en jurisprudence, ni en doctrine, il n'y a eu le moindre doute quant au caractère juridique du contrat de transport CMR en tant que contrat consensuel. D'autre part, les RU CIM tout comme la CMR ne doivent pas comprendre d'énoncé

concernant une question juridique qui doit être réglée selon les principes généraux du droit civil (notamment les questions à savoir comment le consentement est établi, quelles sont les parties au contrat, etc.). Par conséquent, le droit national reste applicable pour cette question importante.

5. Le contrat de transport ferroviaire étant un contrat consensuel, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat (§ 2).
6. A l'instar de la CMR, la lettre de voiture n'est qu'un document de preuve. Elle fournit la preuve réfutable de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge de la marchandise par le transporteur (v. art. 12). Dans certains cas (art. 19, 34, 35 et 45, § 2), des inscriptions sur la lettre de voiture peuvent être une condition pour pouvoir faire valoir des droits ce qui confère ainsi à l'inscription un effet constitutif.
7. Le § 7 comporte une disposition souhaitée par la Commission européenne, qui ne concerne pas directement le droit de transport, mais constitue une disposition du droit douanier (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 9; pour l'historique, v. par ailleurs le procès-verbal de la 3^{ème} session, annexe 1, et procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 17-19). Cette disposition doit garantir, également dans l'intérêt des chemins de fer, que la procédure simplifiée communautaire/ commune de transit douanier de la CE/AELE puisse continuer à être appliquée.
8. A l'instar de l'article 4 de la CMR, le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé à proposer l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture. De l'avis de l'Office central, cela n'aurait pas exclu que les chemins de fer élaborent un tel modèle uniforme dans le cadre d'une de leurs associations internationales. Pour tenir compte de la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier de la CE/AELE, qui doit être maintenue à tout prix, la Commission de révision a donc décidé de prescrire l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 3 et annexe 1). La Commission de révision avait tout d'abord prévu de laisser à l'OTIF ou à son Secrétariat le soin d'établir les modèles de lettre de voiture (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 17-28). Cela aurait également répondu à la conception de la Commission européenne, selon laquelle les modèles de lettre de voiture devraient constituer une annexe des RU CIM.
9. Pour des raisons pratiques ainsi que dans l'intérêt d'une flexibilité accrue, la Commission de révision a toutefois décidé, lors de sa 16^{ème} session, de laisser aux associations internationales des transporteurs le soin d'établir des « modèles uniformes de lettre de voiture » (§ 8) (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 17-21). Celles-ci doivent se mettre d'accord avec les associations des clients et les autorités compétentes en matière de questions douanières, y compris les services des CE chargés des questions douanières. Dans ce contexte, « accord » ne signifie pas une procédure formelle d'approbation ou d'acceptation. Les autorités douanières sont toutefois à tout moment libres de ne pas accepter des modèles de lettre de voiture en tant que document douanier. La prise en compte des desiderata des clients revêt un intérêt direct pour les entreprises de transport ferroviaire.

10. Tandis que l'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie en vertu de l'article 12, § 1 des RU CIM 1980, l'article 6, § 2 ne règle pas cette question, mais suit l'exemple de la CMR en laissant les parties libres de régler cette question d'un commun accord.
11. L'article 11, § 4, al. 2 des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'a pas été repris (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 12).
12. L'article 5 de la CMR prévoit que la lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur. L'article 5, par. 1 de la CMR stipule en outre expressément que le premier exemplaire est remis à l'expéditeur (il est l'équivalent du duplicata de la lettre de voiture des transports ferroviaires) que le deuxième exemplaire accompagne la marchandise et que le troisième est retenu par le transporteur. La Commission de révision n'a pas repris cette réglementation (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 26/27). Elle a maintenu ainsi la terminologie éprouvée et connue dans le commerce international (« lettre de voiture » et « duplicata de la lettre de voiture »). Dans la mesure où un exemplaire précis de la lettre de voiture, notamment le duplicata de la lettre de voiture, a des effets juridiques particuliers - cela est notamment le cas en ce qui concerne le droit de disposer de la marchandise et en ce qui concerne les conditions pour faire valoir des droits - le texte utilise de manière uniforme le terme de « lettre de voiture » (c.-à-d. original de la lettre de voiture) et « duplicata de la lettre de voiture » (pour l'exemplaire qui est remis à l'expéditeur). Uniquement l'article 11, § 2 mentionne le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise en plus de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture. Alors qu'il n'y a pas de différence entre les transports internationaux ferroviaires et routiers en ce qui concerne les fonctions des différents exemplaires originaux de la lettre de voiture, la terminologie choisie pour les RU CIM maintient les définitions traditionnelles.
13. Le § 3 a été davantage rapproché de l'article 5, par. 1 de la CMR. Il va toutefois un peu plus loin en ce qui concerne le remplacement de la signature et il ne contient pas de réserve quant à l'admissibilité, conformément au droit national, de signatures sous forme imprimée ou par sceau.
14. Le § 4 a été rédigé de manière plus simple et plus claire que l'article 11, § 5, al. 2 des RU CIM 1980. Aucun changement n'est intervenu quant au fond.
15. La disposition de l'article 12, § 1, al. 2 des RU CIM 1980, selon laquelle une lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon, a été reprise quant à son principe. A l'avenir, des dérogations sont à convenir entre l'expéditeur et le transporteur. Le terme « envoi » a le même sens que dans les RU CIM 1980 (v. doc. de la 8^{ème} Conférence de révision, tome II, marg. 3134 et 3135). Un « envoi » constitue, du point de vue du droit de transport - et, en règle générale, aussi du point de vue de la technique de transport - une unité.
16. Dans le rapport explicatif relatif à son projet de mai 1995, l'Office central avait suggéré de ne pas reprendre les dispositions de l'article 12, § 3 des RU CIM 1980; de telles questions de détail seraient à régler contractuellement entre les parties au contrat. La Belgique a signalé que des dispositions légales concernant les langues

à utiliser interdisent l'utilisation des documents en langues étrangères sauf si une base juridique internationale idoine prescrit l'utilisation d'une langue étrangère. En dépit de cela, la Commission de révision a renoncé à régler la question des langues dans lesquelles la lettre de voiture doit être établie. Etant donné qu'à l'avenir les associations internationales des transporteurs continueront à établir le modèle uniforme de la lettre de voiture, elles sont également compétentes pour stipuler, le cas échéant, dans quelles langues les lettres de voiture doivent être établies.

17. Le § 9 remplace l'actuel article 8, § 4, lettre g) des RU CIM 1980. Le libellé tient compte des expériences faites dans un groupe de travail de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) traitant du projet DOCIMEL qui a été réalisé en collaboration avec le CIT. Le texte adopté par la Commission de révision est basé sur l'idée d'une équivalence fonctionnelle. Le principe des mêmes effets juridiques vaut pour toutes les fonctions de la lettre de voiture bien que le problème de la force probante soit mis en exergue en tant qu'exemple étant donné que c'est dans ce domaine que des plus grandes difficultés surgissent dans certains droits nationaux.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

1. Le § 1 contient des dispositions contraignantes pour les parties au contrat de transport. Le non-respect de ces dispositions n'entraîne cependant pas automatiquement et dans tous les cas la nullité, mais éventuellement les conséquences juridiques prévues de l'article 8.
2. Conformément au § 1, lettre a), la lettre de voiture doit comporter le lieu et la date de son établissement et conformément au § 1, lettre f) le lieu de livraison, tandis qu'actuellement, il faut indiquer dans la lettre de voiture, la gare expéditrice (art. 11, § 1 CIM 1980) et la gare destinataire (art. 13, § 1, lettre a) CIM 1980). Le nouveau libellé permet des indications plus précises lorsque la marchandise est remise au transport ou livrée sur des voies de raccordement. Ceci permet, à l'article 17 (livraison), de renoncer à une réglementation correspondant à l'article 28, § 3 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 4).
3. Le § 1 de la lettre p) suit l'exemple de l'article 6, par. 1, lettre k) de la CMR. Tout d'abord cette disposition doit signaler aux destinataires que le transport est soumis aux RU CIM. En outre, cette disposition a pour but principal de rendre les dispositions de droit privé des RU CIM applicables par les tribunaux des Etats qui ne sont pas des Etats membres de l'OTIF. Ce résultat peut être obtenu en donnant à ces dispositions le caractère d'accord entre les parties et cela au moyen d'une indication correspondante dans la lettre de voiture. Vu la définition du champ d'application dans l'article premier, § 2 et vu les règles concernant le for à l'article 46, il n'est cependant pas à exclure que les parties à un différend saisissent des tribunaux dans des Etats qui ne sont pas des Etats membres. Eu égard au § 1, lettre p), ces tribunaux devront appliquer les RU CIM lorsque les règles de leur droit international privé renvoient au droit matériel d'un Etat membre de l'Organisation à moins que l'ordre public ou des dispositions contraignantes du droit national de l'Etat en cause ne l'interdisent.

4. L'indication du transporteur devant livrer la marchandise (§ 2, lettre a) est nécessaire si, conformément à l'article 45, § 2, ce transporteur peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.
5. Vu l'importance des sceaux pour la sécurité du trafic dans le tunnel sous la Manche, la Commission de révision a décidé de compléter le § 2 par une nouvelle lettre h) reprenant l'article 20, § 5, al. 2 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 12).
6. Le § 3 correspond à l'article 6, par. 3 de la CMR et accorde plus de liberté aux parties contractantes que l'article 13, § 3 des RU CIM 1980.

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

1. Cette disposition suit l'exemple de l'article 7 de la CMR. Cela correspond également aux souhaits des associations internationales d'utilisateurs. L'obligation d'établir une lettre de voiture n'incombe plus automatiquement à l'expéditeur (v. ch. 10 des remarques relatives à l'art. 6). La présomption réfutable du § 2 a pour conséquence que dans le doute, c'est l'expéditeur qui répond des inscriptions erronées.
2. Une faute concomitante du transporteur est à apprécier, le cas échéant, conformément aux principes généraux du droit.
3. S'inspirant de l'article 22 de la CMR, la Commission de révision a décidé de mentionner plus particulièrement dans cette disposition (§ 1) l'omission d'inscriptions prescrites par le RID (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 38-40). Voir en outre les remarques relatives à l'article 9.
4. Concernant le § 3, voir le chiffre 3 des remarques relatives à l'article 7.

Article 9

Marchandises dangereuses

A l'instar de l'article 22, par. 2 de la CMR et de l'article 13 des Règles de Hambourg, cet article nouvellement inséré par la Commission de révision et approuvé par la 5^{ème} Assemblée générale stipule les conséquences *en droit de transport* si l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID.

Article 10

Paiement des frais

1. Si l'obligation de transporter n'est plus prévue, il paraît logique de laisser à l'expéditeur et au transporteur le soin également de convenir du paiement des frais. Une obligation du chemin de fer d'accorder des délais de paiement et d'accepter que les frais soient mis à la charge du destinataire, qui ne présentera peut-être pas les mêmes garanties de paiement que l'expéditeur, n'a de sens qu'en liaison avec l'obligation de transporter. Pour cette raison, l'article 10 remplace l'article 15 des

RU CIM 1980. L'obligation de paiement de l'expéditeur n'est réglée que subsidiairement.

2. Les accords relatifs au paiement des frais de transport ou à l'affranchissement peuvent être conclus de manière générale par le biais de tarifs ou de Conditions générales ou être conclus séparément dans chaque cas d'espèce (v. ch. 38 des Généralités). Dans ce contexte, on pourra tenir compte de toutes les formes d'affranchissement utilisées jusqu'à aujourd'hui, mais aussi de formes allant au-delà, selon les nécessités des échanges commerciaux internationaux (p. ex. Incoterms).
3. Avec la suppression de l'article 15 des RU CIM 1980, l'article 65 de la CIM de 1980 (dérogations temporaires) devient, lui aussi, caduc. La liberté contractuelle permet aux transporteurs de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter à temps une accumulation indésirable des créances.
4. Le § 2 adopté par la Commission de révision correspond à l'article 15, § 4, deuxième phrase des RU CIM 1980.
5. Voir par ailleurs chiffre 1 des remarques relatives à l'article 17.

Article 11 **Vérification**

1. Comme par le passé, le transporteur ferroviaire est *autorisé*, en principe, à vérifier à tout moment si l'envoi correspond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. La vérification peut également concerner le respect des conditions de transport.
2. Le libellé « deux témoins étrangers aux chemins de fer » (art. 21, § 2 CIM 1980) a été remplacé par « deux témoins indépendants ». Il ne faut faire appel à ces témoins qu'à défaut d'autres dispositions dans les lois et les prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu. Lors des délibérations, il a été clarifié que l'appel à des témoins ne doit pas compliquer la situation du transporteur au regard des obligations de droit public, notamment les obligations relatives à la sécurité de l'exploitation (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 5). L'obligation de faire appel à des témoins est limitée à la vérification du contenu (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 38).
3. Le § 3 traite des conditions dans lesquelles le transporteur a une *obligation* de vérification. Il faut distinguer si l'obligation de chargement incombe au transporteur ou à l'expéditeur. Conformément à l'article 14, l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement. A défaut d'une telle convention, le chargement incombe au transporteur pour les colis, alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur. Contrairement à ce qui se passe dans le transport routier, le chargement par l'expéditeur prévaut dans le transport ferroviaire. Il en résulte des divergences par rapport à la CMR. Comme il ressort de l'article 12, § 2 concernant la force probante, c'est le transporteur qui charge la marchandise qui doit vérifier lorsqu'il accepte la marchandise au transport :
 - a) l'état apparent de la marchandise et de son emballage,

- b) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que
- c) la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Conformément à l'article 22, § 1 des RU CIM 1980, le droit national détermine les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis.

4. Une obligation de vérifier le contenu n'est pas prévue alors que, conformément à l'article 8, par. 3 de la CMR, l'expéditeur peut exiger du transporteur cette vérification. En cela, les conditions de l'exploitation ferroviaire sont différentes de celles du transport routier.
5. Comme il ressort de l'article 12, § 3 concernant la force probante, le transporteur doit vérifier seulement le bon état apparent de la marchandise et de son emballage lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur. L'article 12, § 3 accorde à l'expéditeur qui charge la marchandise cependant le droit d'exiger du transporteur que celui-ci vérifie également les indications sur la lettre de voiture concernant
 - a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
 - b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée,si le transporteur dispose des moyens appropriés pour le faire. Un droit de l'expéditeur d'exiger la vérification même du contenu n'est pas prévu dans les RU CIM (v. ch. 4).
6. La Commission de révision s'est abstenue de régler l'acceptation par l'expéditeur des réserves éventuelles du transporteur (procès-verbal de la 3^{ème} session, p. 48/49).

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

1. Que le chargement incombe au transporteur ou qu'il incombe à l'expéditeur, la lettre de voiture constitue une présomption réfutable en ce qui concerne :
 - a) la conclusion et le contenu du contrat de transport,
 - b) la prise en charge de la marchandise par le transporteur et
 - c) le bon état apparent de la marchandise et de son emballage.
2. En ce qui concerne le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée, il faut différencier quant à la force probante de la lettre de voiture : lorsque c'est le transporteur qui a effectué le chargement, la lettre de voiture sert également de preuve pour l'exactitude des mentions sur la lettre de voiture concernant :
 - a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,

- b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Par contre, si c'est l'expéditeur qui a effectué un chargement, ce qui est la règle en cas de transports par wagons complets, les mentions sur la lettre de voiture concernant

- a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
- b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée

ne fournissent une preuve réfutable pour leur exactitude que si le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat sur la lettre de voiture.

3. Etant donné que même des marchandises endommagées, p. ex. des véhicules automobiles, peuvent faire l'objet d'un transport, le libellé « bon état apparent » a été complété par les mots « état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture » (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 9).
4. Si une réserve motivée figure sur la lettre de voiture, la situation de preuve est indécise. En principe, les réserves doivent être suffisamment concrétisées pour que des tiers puissent connaître dans un cas d'espèce les circonstances justifiant la réserve. Le libellé du § 4 précise qu'il suffit que le transporteur fasse la réserve qu'il n'a pas eu les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture. Cette précision ne se trouve pas à l'article 8 de la CMR.
5. Les dispositions de l'article 11, § 4, al. 2 des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'ont pas été reprises. D'une part, la CMR ne connaît pas une telle disposition, d'autre part, la disposition a été critiquée à plusieurs reprises par les associations d'usagers.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

1. Le renvoi de l'article 20 des RU CIM 1980 aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice a été remplacé par une disposition selon laquelle l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement de la marchandise.
2. En principe, l'obligation de décharger est à régler également entre les parties au contrat. Subsidiairement, l'obligation de déchargement incombe au destinataire.
3. Le libellé « après la livraison » précise que le déchargement des wagons complets est une obligation qui incombe au destinataire uniquement lorsqu'il a adhéré au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 11).
4. La Commission de révision a décidé de compléter le projet de l'Office central de mai 1995 par une nouvelle disposition (§ 2) qui reprend le libellé de l'article 20, § 3, première et troisième phrases des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 11).

5. Le § 2 du projet de l'Office central (art. 20, § 2 CIM 1980), selon lequel les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, a été considéré comme étant superflu et, par conséquent, supprimé (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 39/40). Il va de soit que, même à défaut d'une telle disposition, aussi bien les prescriptions de droit public que les Conditions générales, auxquelles les parties au contrat ont donné leur accord, doivent être respectées. Les *prescriptions* de chargement du RIV en font partie.

Article 14 **Emballage**

1. L'article 19 des RU CIM 1980 a été simplifié et rapproché de l'article 10 de la CMR. Cette simplification a été rendue possible entre autres parce que l'obligation de transporter a été abandonnée.
2. Le libellé « dommages aux personnes ou au matériel ou à d'autres marchandises » de l'article 10 de la CMR permet au transporteur de faire valoir à l'égard de l'expéditeur même des dommages que subissent des tiers. La Commission de révision n'a pas repris cette précision, tout en partant de l'idée que le libellé « tous » les dommages soit suffisamment large afin d'arriver au même résultat juridique (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 13).
3. Par contre la Commission de révision a complété le projet de l'Office central de mai 1995 en mentionnant expressément le cas de l'absence de l'emballage, prévu à l'article 19, § 4 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 13).

Article 15 **Accomplissement des formalités administratives**

1. Les §§ 1 et 2 ont été rédigés en s'inspirant de l'article 11, première et deuxième phrases de la CMR. Par ailleurs, les dispositions restent plus détaillées que pour le transport routier (cf. art. 25 et 26 CIM 1980).
2. Conformément à l'article 25, § 3, al. 2 des RU CIM 1980, le chemin de fer est uniquement responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des pièces accompagnant la lettre de voiture. Nonobstant cela, sa responsabilité est limitée à l'indemnité à verser en cas de perte de la marchandise. La Commission de révision a décidé de maintenir cette limitation de la responsabilité, mais de renforcer la responsabilité du transporteur; en effet, le transporteur ne pourra, à l'avenir, se décharger de cette responsabilité que si le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 43). Par conséquent, cette responsabilité est plus sévère que celle prévue par l'article 11, § 3 de la CMR.

Article 16

Délais de livraison

1. A l'avenir, le délai de livraison devrait, en principe, être convenu entre l'expéditeur et le transporteur. A défaut d'une convention, les délais de livraison maxima seront applicables subsidiairement. Comme c'est le cas actuellement, des délais supplémentaires d'une durée déterminée peuvent être fixés bien qu'en vertu du § 1 le délai de livraison convenu peut être plus long que les délais de livraison maxima applicables subsidiairement. Lors des délibérations de la Commission de révision, l'on a fait remarquer que des « circonstances extraordinaires » ne doivent pas être confondues avec des « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier », mais que ce terme concernait des événements non prévus dans les Conditions générales (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 20).
2. La deuxième phrase du § 3 garantit que le transporteur ne peut pas fixer unilatéralement des délais supplémentaires après avoir conclu le contrat de transport et être convenu du délai de livraison.
3. Les associations internationales d'usagers souhaitent que l'on supprime la suspension du délai de livraison les dimanches et les jours fériés légaux; elles souhaitent, en outre, un raccourcissement des délais de livraison actuellement prévus. La Commission de révision n'a pas tenu compte de ces souhaits (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 21).
4. L'article 33, § 6 permet de prévoir d'autres modalités d'indemnisation, lorsque le délai de livraison a été convenu conformément à l'article 16, § 1. Une telle disposition paraît utile, malgré le fait que la nouvelle disposition relative au caractère contraignant des RU CIM (art. 5) prévoit la possibilité pour le transporteur d'élargir sa responsabilité et ses obligations. Elle permet non seulement de se passer de l'examen de savoir dans quelle mesure une telle réglementation dérogatoire de l'indemnité constitue réellement un élargissement de la responsabilité, mais elle permet également de limiter la responsabilité. De telles limitations de la responsabilité peuvent être dans l'intérêt des deux parties au contrat de transport, lorsque p. ex. la limitation est liée à des modalités qui permettent un règlement accéléré du dommage, comme cela est le cas lors d'une amende conventionnelle sans preuve d'un dommage.

Article 17

Livraison

1. Conformément au § 1, le transporteur doit livrer la marchandise uniquement contre paiement de toutes les créances résultant du contrat de transport. Jusqu'alors, le chemin de fer ne pouvait exiger que le paiement des créances mises à la charge du destinataire et devait, par conséquent, supporter le risque d'une insolvabilité de l'expéditeur au cas où celui-ci n'avait pas payé, par avance, les frais.

2. Une proposition visant à ce que le destinataire soit obligé de payer « les créances résultant de la *lettre de voiture* » (art. 13, par. 2 CMR), au lieu de « créances résultant du *contrat de transport* », a été rejetée (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 22). En pratique de transport ferroviaire, la lettre de voiture ne comporte pas toutes les créances à l'égard du destinataire. Lors d'inscriptions erronées sur la lettre de voiture, selon l'opinion de la Commission de révision, il devrait être possible, par le biais d'autres moyens de preuve, de faire valoir vis-à-vis du destinataire une créance dont le montant n'est pas identique à celui inscrit sur la lettre de voiture. Depuis la révision de 1952 déjà, l'étendue de la créance du destinataire dans le cadre de transports internationaux ferroviaires ne se base plus sur la lettre de voiture.
3. Conformément à l'article 7, § 1, lettres e) et f), dans le libellé adopté par la Commission de révision et approuvé par la 5^{ème} Assemblée générale, il faut indiquer sur la lettre de voiture le *lieu* de la prise en charge de la marchandise et le *lieu* de la livraison, tandis qu'en vertu des articles 11 et 13 des RU CIM 1980, la lettre de voiture doit comporter la désignation de la gare expéditrice et de la gare destinataire. On ne distingue donc plus, comme c'était le cas en vertu de l'article 28, § 1 des RU CIM 1980, entre la gare destinataire et le lieu de la livraison. Tout dépend jusqu'à quel lieu de livraison le transporteur a contractuellement accepté le transport et par conséquent la responsabilité pour la marchandise. La lettre de voiture sert de preuve pour les conditions convenues. La Commission de révision a donc renoncé à prévoir une présomption correspondant à celle de l'article 28, § 3, dernière phrase des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 23; procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 6/7).
4. Le § 6 correspond à l'article 17, § 3 des RU CIM 1980 (cf. art. 21 CMR). Puisqu'il s'agit d'une responsabilité pour une obligation accessoire et non de la responsabilité typique du transporteur, la Commission de révision a préféré intégrer cette disposition à l'article 17 au lieu de l'insérer dans le Chapitre III (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 25).

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

1. A l'instar des articles 30 et 31 des RU CIM 1980, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de modifier unilatéralement le contrat de transport dans certains cas. Dans la CMR on utilise la terminologie « droit de disposer » pour exprimer cette idée. Une convention dans un cas d'espèce où les Conditions générales de transport peuvent accorder à l'expéditeur ou au destinataire des droits encore plus étendus de modifier unilatéralement le contrat de transport.
2. L'article 31, § 1 des RU CIM 1980 a été remplacé par un libellé analogue à celui de l'article 12, par. 1 de la CMR.
3. La 5^{ème} Assemblée générale a rejeté la solution que la Commission de révision avait adoptée par analogie à l'article 12, par. 3 de la CMR selon lequel le destinataire n'est en droit de modifier le contrat de transport dès l'établissement de la lettre de voiture que si l'expéditeur a introduit une mention correspondante sur la lettre de voiture

(procès-verbal, p. 69/70). A l'instar de l'article 31, § 1 des RU CIM 1980, ce droit incombera donc au destinataire, dans la mesure où l'expéditeur n'a pas introduit de mention contraire. Bien qu'ayant ainsi inversé le principe adopté par la Commission de révision, l'Assemblée générale n'a pas procédé à d'autres adaptations rédactionnelles. Il peut se produire ainsi une « course » entre l'expéditeur (§ 1) et le destinataire (§ 3), dans laquelle l'expéditeur se trouve dans une position plus forte tant qu'il dispose de la lettre de voiture. En effet, les modifications doivent y être inscrites et du duplicata doit être présenté au transporteur (art.19, § 1).

Article 19 **Exercice du droit de disposition**

1. L'obligation de présenter le duplicata de la lettre de voiture est réglée expressément à l'instar de l'article 12, par. 5, lettre a) de la CMR (cf. art. 30, § 3 CIM 1980).
2. L'obligation de dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'il a subi éventuellement est réglée suivant l'exemple de l'article 16, par. 1 de la CMR, étant donné que l'article 15 des RU CIM 1980 a été supprimé (cf. art. 32, § 2 CIM 1980).
3. Le § 3 correspond à l'article 12, par. 5, lettre b) de la CMR. Le libellé adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5^{ème} Assemblée générale précise cependant que l'exécution des modifications ultérieures ne doit pas seulement être possible mais également raisonnablement exigible. En outre, elle doit être licite, c'est-à-dire ne pas aller à l'encontre des dispositions contraignantes et notamment des prescriptions douanières (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 30; procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 7).
4. Le § 4 réunit l'article 30, § 1, dernier alinéa et l'article 31, § 1, avant-dernier alinéa des RU CIM 1980 (cf. art. 12, par. 5, lettre c) CMR).
5. Le § 5 prévoit l'obligation d'aviser l'intéressé, par analogie à l'article 12, par. 6 de la CMR.
6. En ce qui concerne les §§ 6 et 7 confer l'article 30, § 3 et l'article 32, § 3 des RU CIM 1980. La Commission de révision a refusé d'adapter cette disposition à l'article 12, par. 7 de la CMR qui ne prévoit pas de limitation de responsabilité. Bien que dans les cas du § 6 il s'agisse d'une responsabilité pour faute et dans les cas du § 7 d'un manquement grave aux obligations du transporteur, il a été estimé que la même limitation de responsabilité en cas de perte de la marchandise se justifiait en transport ferroviaire « en raison du risque important existant lors de l'exécution des modifications ultérieures » (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 8; procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 62).
7. Au § 7, le libellé allemand a été adapté au libellé français : le terme « l'expéditeur » a été supprimé et la phrase conditionnelle a reçu une tournure passive. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, seule la question de savoir si le

destinataire dispose du duplicata de la lettre de voiture est importante, et non pas celle de savoir si ce duplicata lui a été remis par l'expéditeur lui-même.

8. La modification rédactionnelle décidée par la Commission de révision (remplacer « ne doit jamais excéder » par « ne peut excéder ») tient compte de l'article 36 qui prévoit la suppression des limites de responsabilité en cas de faute qualifiée.

Article 20

Empêchements au transport

Cette disposition a été simplifiée par rapport à l'article 33 des RU CIM 1980. Tandis que, conformément à l'article 14 de la CMR, le transporteur est tenu de demander des instructions dans tous les cas, le transporteur ferroviaire décide lui-même s'il convient de demander des instructions ou s'il est préférable de transporter d'office la marchandise (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 10; procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 63).

Article 21

Empêchements à la livraison

Cet article correspond pour l'essentiel à l'article 34 des RU CIM 1980. Les dispositions de l'article 34, § 5 des RU CIM 1980 ont été reprises dans le nouvel article 22.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

1. A l'exception du § 1 (cf. art. 33, § 1, al. 2 CIM 1980), le nouveau libellé suit, pour l'essentiel, l'article 16 de la CMR.
2. Conformément à l'article 16, par. 4 de la CMR, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une dette dite portable, et non pas, comme cela est le cas jusqu'à présent en vertu de l'article 33, § 6, al. 2 et de l'article 34, § 5, al. 2 des RU CIM 1980, d'une dette quérable.
3. La Commission de révision a prévu un nouveau § 6 qui permet au transporteur de renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire aux frais de ce dernier, si des instructions font défaut. Cette disposition doit permettre notamment de renvoyer des déchets et d'autres marchandises invendables (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 15).
4. Le transporteur ne peut détruire la marchandise qu'à condition que cela soit justifié par les circonstances particulières. Conformément au § 2, le transporteur doit assumer la garde de la marchandise. Si cela s'avère impossible, la marchandise peut être vendue (§ 3). Uniquement dans le cas où cela s'avère également impossible, le transporteur pourra détruire la marchandise aux frais de l'expéditeur (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 66). Les éventuels frais liés à la destruction

de la marchandise seraient à rembourser, le cas échéant, conformément au § 1, lettre c).

Titre III

Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

1. Jusqu'à présent, lors de transports internationaux, chaque chemin de fer qui avait accepté la marchandise au transport ne pouvait la transporter que sur le parcours faisant partie de son réseau.
2. A l'avenir, trois types principaux de transport ferroviaire de marchandises sont concevables :
 - a) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur effectue lui seul le transport du lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination. Le cas échéant, il utilise une infrastructure ferroviaire étrangère.
 - b) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur n'effectue pas lui-même le transport sur l'ensemble du parcours. Il recourt pour le transport sur une partie du parcours à des transporteurs subséquents, conformément au système actuel. L'article 26 dans la teneur décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale stipule clairement que le transporteur qui conclut le contrat *et* le transporteur subséquent répondent solidairement de l'exécution du contrat sur l'ensemble du parcours. L'abandon de l'obligation de transporter oblige cependant le transporteur qui conclut le contrat à s'assurer, en règle générale par des conventions préalables avec les transporteurs subséquents, que ces derniers adhèrent au contrat de transport. Cela peut se faire soit sous forme de convention générale avec d'autres transporteurs, soit dans un cas d'espèce donné. L'obligation légale actuelle qu'un transporteur subséquent (inscrit sur la liste des lignes) accepte la marchandise doit être remplacée par des conventions entre les parties.
 - c) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur se sert d'un ou de plusieurs « transporteurs substitués » (« transporteurs sous-traitants »). Le ou les « transporteurs substitués » n'ont aucun lien contractuel ni avec l'expéditeur, ni avec le destinataire (v. art. 3, lettre b). Le transporteur contractuel répond vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire, en vertu de l'article 23, le cas échéant également en vertu de l'article 40, de l'*ensemble* du parcours sous réserve de son recours contre le « transporteur substitué ». En plus, l'ayant droit peut actionner également le « transporteur substitué » sur la base du contrat de transport en vertu de l'article 27. En ce qui concerne le problème du transporteur substitué, voir les remarques relatives à l'article 27.
3. Comme cela a déjà été dit au chiffre 28 des Généralités, les principes des RU CIM 1980 sont maintenus en ce qui concerne la période de responsabilité et le fondement

de la responsabilité. Au lieu de l'expression « acceptation de la marchandise » (art. 36 CIM 1980) est utilisée celle de « prise en charge de la marchandise ». Cette modification traduit le caractère consensuel du contrat de transport et correspond à la terminologie employée dans la CMR (v. également le libellé de l'art. 1, § 1, de l'art. 6, § 4, de l'art. 7, § 1, lettre e), de l'art. 9, de l'art. 12, § 1, de l'art. 14, de l'art. 26, de l'art. 30, § 1, de l'art. 45, § 4 et de l'art. 46, § 1, lettre b).

4. Conformément aux opinions exprimées lors de l'enquête (v. ch. 14 des Généralités) aussi bien par les Etats que par les organisations et associations internationales intéressées, le projet de l'Office central de mai 1995 avait prévu que le transporteur ne puisse pas invoquer des déficiences de la voie ferrée ou des installations de sécurité pour se libérer de sa responsabilité. Cela devait être aussi valable lorsque le transporteur ne gère pas lui-même ces installations. Le transporteur répond en vertu d'un principe de causalité pure.
5. Etant donné qu'entre un tiers, gestionnaire de l'infrastructure, et les parties contractantes du transporteur (expéditeur ou destinataire), il n'y a pas de lien contractuel, ces derniers pourraient faire valoir le cas échéant une action délictuelle ou quasi délictuelle contre le gestionnaire de l'infrastructure. Une telle action serait réglée par le droit national applicable dans chaque cas d'espèce et pourrait entraîner des dommages et intérêts plus élevés que ceux prévus conformément aux RU CIM.
6. Afin d'exclure ces conséquences juridiques indésirables, l'article 40 qualifie le gestionnaire de l'infrastructure *ex lege* comme « autre personne au service de laquelle le transporteur recourt pour l'exécution du transport » au sens de l'article 40 du projet de l'Office central (art. 50 CIM 1980). Dans ce cas, l'article 41 (art. 51 CIM 1980) sera appliqué, garantissant que toutes les actions contre cette « autre personne » ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CIM.
7. Dans l'intérêt d'une réglementation aussi claire que possible, l'article 23, § 1 précise que le transporteur répond du dommage « quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée ».
8. L'article 17, § 5 de la CMR prévoit la responsabilité au prorata du transporteur lorsque des dommages ont été causés en partie par des circonstances dont répond le transporteur et en partie par des circonstances dont il ne répond pas. Le principe de la responsabilité au prorata dans de tels cas ressort du texte qui a été adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5^{ème} Assemblée générale, étant donné qu'aux §§ 2 et 3, le terme « si » a été remplacé par les mots « dans la mesure où » (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 31, 33 et 34).
9. Les associations internationales d'utilisateurs souhaitent qu'une exception concernant la cause d'exonération privilégiée de transport en wagon découvert soit prévue pour les transports en trafic combiné. Cette exception se trouve actuellement dans la Disposition complémentaire uniforme (DCU) à l'article 36, § 3, lettre a) des RU CIM 1980. Lorsqu'il s'agit d'envois transportés dans des unités de chargement intermodal fermées ou dans des véhicules routiers non découverts, aucun problème particulier ne se pose. Dans ce cas, les marchandises jouissent de la même protection

que dans des wagons fermés. La question reste controversée dans le cas d'unités de chargement uniquement « recouvertes » de bâches. Les associations internationales d'utilisateurs souhaitaient en outre une exception pour le transport des unités de chargement elles-mêmes, ce qui a été rejeté par la Commission de révision (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 33).

10. La Commission de révision n'a pas donné suite non plus à l'argument qu'en droit de transport routier, les véhicules « recouverts » de bâches ne sont pas considérés comme des véhicules découverts. Elle a adopté au contraire un complément à l'article 24, § 3, lettre a) selon lequel les transports en wagons découverts avec bâches seront assimilés quant à la responsabilité aux transports en wagons découverts (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 33).
11. La cause d'exonération privilégiée de l'article 36, § 3, lettre d) des RU CIM 1980 (chargement défectueux) n'a plus été reprise, à l'instar de l'article 17 de la CMR (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 33). Le libellé de la lettre c) a été adapté à celui de l'article 17, par. 4, lettre c) de la CMR.

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

1. Dans le cadre des travaux relatifs à un nouveau droit des wagons, l'Office central avait préparé un projet pour un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM (dispositions particulières du droit de transport) (v. Généralités, ch. 11, 20-23 du Rapport explicatif relatif aux RU CUV). Ce dernier réglait le cas de la remise au transport d'une marchandise « particulière », à savoir de wagons circulant sur leurs propres roues. Par ailleurs, des dispositions particulières devaient être applicables lorsque des grands conteneurs sont remis au transport et que leur nature en tant que *moyen* de transport justifie de telles dispositions particulières (cf. l'actuel RICO).
2. En ce qui concerne un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM relatif aux dispositions particulières pour le transport de wagons et de grands conteneurs en tant que marchandise, aucun des Etats représentés lors de la 12^{ème} session n'a tout d'abord jugé nécessaire de créer de telles dispositions (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 38-40).
3. Les RU CIM en vigueur et les nouvelles RU CIM n'excluent cependant pas la possibilité que des véhicules circulant sur leurs propres roues fassent, en tant que tels, chargés ou vides, l'objet du contrat de transport (cf. également art. 5, § 1, lettre b) des RU CIM 1980). Etant donné que les nouvelles RU CIM ne prévoient plus d'obligation de transporter, les entreprises de transport ferroviaire seront libres de conclure de tels contrats ou pas. La livraison de voitures voyageurs ou de wagons marchandises neufs ne fait en tout cas pas l'objet d'un contrat d'utilisation au sens des RU CUV, étant donné que dans ce cas, les voitures ou les wagons ne constituent pas un moyen de transport, mais font l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transports dans le cas du transfert de wagons vides, indépendamment de la question de savoir si - préalablement - un contrat relatif à un transport de marchandises au moyen de ce wagon a été conclu ou non.

4. La responsabilité selon les RU CIM est plus sévère que celle selon les RU CUV. Conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit - comme selon l'article 36 des RU CIM 1980 - d'une responsabilité causale sévère, alors qu'il s'agit, selon l'article 4 des RU CUV, d'une responsabilité pour faute, avec renversement de la charge de preuve.
5. Pour cette raison, on a introduit, lors de la 16^{ème} session, quelques dispositions particulières dans les RU CIM. Elles concernent la responsabilité lors du transport de véhicules ferroviaires circulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ainsi que l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces (art. 30, § 3 et art. 32, § 3 CIM, procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 69-71, 79, 82/83).
6. La 5^{ème} Assemblée générale a complété cette réglementation par une disposition concernant la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison (procès-verbal, p. 71).

Article 25 **Charge de la preuve**

1. Les §§ 1 à 3 correspondent à l'article 37 des RU CIM 1980.
2. Les exceptions prévues dans le projet de l'Office central de mai 1995 en vertu du § 4 (wagon aménagé en vue de soustraire les marchandises à certains risques, notamment wagons frigorifiques) et du § 5 (animaux vivants) qui correspondaient à l'article 18, par. 4 et 5 de la CMR n'ont pas été reprises par la Commission de révision (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 37)

Article 26 **Transporteurs subséquents**

1. Comme par le passé, on prévoit un système qui permet des transports exécutés par plusieurs transporteurs contractuels subséquents formant une communauté de transport et de responsabilité, sur la base d'un contrat de transport unique.
2. La Commission de révision a réuni les deux paragraphes existants en un seul et apporté quelques modifications qui expriment mieux l'idée que la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture est la condition pour que le transporteur subséquent fasse partie de la communauté de responsabilité des transporteurs. Le transporteur substitué par contre n'a pas de relations contractuelles avec l'expéditeur ou le destinataire (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 35).
3. L'article 26 présume la prise en charge de la marchandise et de la lettre de voiture et confère ainsi à l'adhésion du transporteur subséquent le caractère d'un contrat réel. Cette dérogation au modèle du contrat consensuel selon l'article 6 correspond à la situation selon l'article 4 et l'article 34 de la CMR. Elle peut être justifiée par des considérations de responsabilité : si le transporteur subséquent ne prend pas en charge la marchandise parce que celle-ci a déjà été perdue durant un parcours partiel précédent, il n'y a pas de raison à ce qu'il soit solidairement responsable

de la perte. La situation est différente selon les RU CIM 1980 où il est, compte tenu du système des lignes inscrites et de l'obligation de transporter, clairement défini dès le départ qui sera le dernier transporteur. Conformément au principe du contrat consensuel, l'article 45, § 2 des RU CIM crée un équilibre en prévoyant que le transporteur subséquent devant livrer la marchandise (« dernier transporteur ») pourra être actionné s'il est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture. Selon la jurisprudence (Jugement de la Cour de Cassation de France du 3.5.1994, publié dans le Droit européen de transport 1995, p. 685) et la doctrine dominante, le « dernier transporteur » selon l'article 36 de la CMR est par contre celui qui a réellement adhéré au contrat par l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.

Article 27

Transporteur substitué

1. Le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé à régler la responsabilité du « transporteur substitué » (« transporteur sous-traitant »). En ce qui concerne les motifs, voir les chiffres 2 et 3 des remarques relatives à l'article 25 (annexe 2 à la lettre circulaire du 5.5.1995; Bulletin 1995, p. 143). La Commission de révision, avec une nette majorité, a cependant décidé de régler cet institut connu dans le droit de transport aérien et maritime (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 36). Le texte adopté suit pour l'essentiel l'article 10 des Règles de Hambourg. Le « transporteur substitué » répond uniquement du transport effectué par ses soins (parcours partiel) tandis que les transporteurs subséquents répondent du transport sur le parcours total.
2. Voir également chiffre 3 des remarques concernant l'article 3.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

L'article 38 des RU CIM 1980, dans sa teneur en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991, a été repris avec des modifications rédactionnelles mineures. Le SMGS ne contient toujours pas de présomption légale identique en faveur des RU CIM, bien qu'un tel complément ait été envisagé en 1987.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

1. Pour l'essentiel, l'article 39 des RU CIM 1980 a été repris. Le renvoi du § 4 a été précisé conformément à la teneur de l'article 20, par. 4 de la CMR.
2. Par analogie à l'article 17, § 2, (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art.17), la marchandise retrouvée doit être remise à l'ayant droit contre paiement des créances résultant du contrat de transport (et contre restitution de l'indemnité reçue).

Article 30 **Indemnité en cas de perte**

1. Cette disposition correspond à l'article 40 des RU CIM 1980. Vu la perte en valeur du Droit de tirage spécial (DTS) depuis 1980, la Commission de révision a décidé en principe d'augmenter l'indemnité par kilogramme manquant de masse brute, sans fixer un montant précis pour le moment. Elle a chargé l'Office central de préparer un document à l'intention de l'Assemblée générale dont devait ressortir les critères déterminants pour la valeur du DTS (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 20). La Commission était parfaitement consciente du fait que les montants limites pour les autres modes de transport sont sensiblement inférieurs à ceux prévus en droit de transport ferroviaire. Elle a toutefois jugé que cela représentait un avantage concurrentiel du rail comme mode de transport (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 19).
2. D'après les données dont dispose l'Office central, il s'est avéré qu'il fallait partir d'une perte de valeur réelle du DTS d'environ 65 % pour la période de mai 1980 à janvier 1999. Même une augmentation du montant limite de 50 % seulement correspond à un montant (25,5 DTS) qui représente environ le triple du montant maximal de responsabilité de la CMR (8,33 DTS). La suggestion de l'Office central de fixer le montant maximal de responsabilité à 25 DTS a été reprise par la Lituanie, étant donné qu'une augmentation du montant limite aurait conduit à un rapprochement avec le SMGS qui ne prévoit pas de montants maxima de responsabilité. Après que le représentant du CIT ait déclaré que les entreprises de transport ferroviaire n'avaient pas d'objection contre une augmentation ne dépassant pas la perte de valeur réelle du DTS, la 5^{ème} Assemblée générale a adopté cette proposition de la Lituanie avec la majorité nécessaire des deux tiers (aucune voix négative, 9 abstentions; procès-verbal, p. 72).
3. L'Assemblée générale a, dans un premier temps, rejeté une proposition de réouverture de la discussion soumise par l'Espagne (procès-verbal, p. 73). Une deuxième proposition de réouverture, soumise avant le vote final, a, par contre, été adoptée. Sur proposition de l'Espagne, soutenue par la Belgique et la Bulgarie, la 5^{ème} Assemblée générale a alors décidé avec la majorité nécessaire des deux tiers (20 voix positives, 4 voix négatives et 4 abstentions) de maintenir le montant maximal de responsabilité de 17 DTS (procès-verbal, p. 73-76). Par cette décision, la 5^{ème} Assemblée générale s'est ralliée aux arguments suivants :
 - Il convient de différencier entre l'adaptation des montants limites de responsabilité en trafic marchandises et en trafic voyageurs. Une compensation complète de la perte de valeur réelle est justifiable dans le domaine du trafic voyageurs, mais pas dans celui du trafic marchandises.
 - Compte tenu des différences économiques dans les Etats membres de l'Organisation, une augmentation du montant limite de responsabilité est inacceptable pour les chemins de fer de certains Etats.
 - Pour les entreprises de transport ferroviaire une augmentation du montant limite de responsabilité au triple de celui applicable en trafic international

routier aurait pour conséquence une détérioration des conditions concurrentielles. En règle générale, l'expéditeur assure sa marchandise contre les dommages causés au cours du transport. Ceci entraînerait des doubles-assurances ainsi qu'une augmentation des primes d'assurances. En raison de la couverture d'assurance, le marché n'honore pas une augmentation des montants maxima de responsabilité.

- Le montant maximal de responsabilité de 17 DTS a également été maintenu en mai 1999 lors de la révision de la Convention de Varsovie.
 - Dans le cadre de la réforme du droit de transport en Allemagne, les montants maxima de responsabilité ont également été harmonisés au niveau des montants applicables en droit de transport routier.
4. En revanche, la 5^{ème} Assemblée générale n'a pas tenu compte des arguments suivants :
- Le transporteur doit répondre des dommages causés, ne serait-ce que pour sauvegarder sa bonne réputation.
 - Des montants limites de responsabilité plus élevés qu'en transport routier pourraient représenter un avantage concurrentiel du rail.
 - Il ne s'agit pas d'augmenter les montants maxima de responsabilité, mais uniquement de compenser, au moins en partie, la perte de valeur réelle intervenue.
 - Lors de la détermination du montant maximal de responsabilité dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie, il a été prévu d'adapter le montant à la perte de valeur réelle automatiquement, tous les cinq ans, ce qui ne sera pas le cas selon les RU CIM.
5. Lors de sa 16^{ème} session, la Commission de révision avait introduit le § 3, afin d'appliquer, en ce qui concerne l'indemnisation en cas de perte dans ces cas particuliers, les mêmes principes que ceux applicables en vertu de l'article 4 des RU CUV (cf. également art. 12, § 2; procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 71). Par ailleurs, lors de la 20^{ème} session, on avait étendu cette disposition aux unités de transport intermodal (cf. art. 14 RICO; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 13/14). Lors de sa 22^{ème} session (1-4.2.1999), la Commission de révision a complété le § 3, étant donné qu'en cas de perte d'un véhicule, le jour ou le lieu de la perte n'est pas toujours connu. Dans un tel cas, la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge est déterminante.
6. Le libellé du § 4 a été modifié pour rendre plus clair la relation avec le transport en tant que condition pour l'obligation de restitution (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 20/21). En ce qui concerne la restitution des droits de douane et les droits d'accises, les discussions au sein de la Commission de révision ont finalement eu pour résultat que les droits d'accises nés de la perte de la marchandise (p. ex. en cas de vol) seraient également à restituer à condition qu'ils soient « déjà

acquittés ». Il s'agirait alors d'un cas de restitution de dommage indirect (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 80; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 14).

7. La 5^{ème} Assemblée générale est revenue à la problématique des droits d'accises dont elle souhaitait exclure expressément la restitution dans le contexte de l'article 30, § 4. En effet, il convient de distinguer les droits de douanes et les droits d'accises. En procédure douanière, les entreprises ferroviaires participant aux transports ont qualité de « principal obligé » et sont dès lors collectivement et solidairement responsables avec l'expéditeur ou le destinataire vis-à-vis des autorités douanières. En cas d'irrégularité ou d'infraction, elles sont débitrices du paiement des droits de douane. Elles sont dès lors tenues de les restituer à l'instar du prix de transport. Les droits d'accises concernent en revanche des marchandises qui, p.ex. dans la CE, relèvent d'un statut fiscal spécifique. Elles ne peuvent être produites, transformées, détenues et expédiées que par des « entrepositaires agréés ». Ces entrepositaires sont tenus de fournir une « garantie obligatoire » pour permettre la circulation de ces marchandises entre de tels entrepôts fiscaux. Le transporteur ferroviaire n'a pas, en matière d'accises, la qualité de « principal obligé » vis-à-vis des autorités fiscales. Le libellé décidé par la 5^{ème} Assemblée générale doit donc exclure l'obligation de restituer de tels droits d'accises, la restitution ayant été considérée comme dommages-intérêts indirects (procès-verbal, p. 76-80 et 172).

Article 31 **Responsabilité en cas de déchet de route**

Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM 1980, dans la teneur du 1^{er} janvier 1991. Il s'agit d'une *lex specialis* à l'article 23, qui a son fondement dans la nature de la marchandise transportée ainsi que dans la durée de certains transports (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 22; procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 81/82)

Article 32 **Indemnité en cas d'avarie**

Cette disposition correspond à l'article 42 des CIM 1980. La disposition particulière du § 3 en cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise a été introduite lors de la 16^{ème} session de la Commission de révision. A la place de la dépréciation, ce seront les frais de remise en état, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, qui devront être payés (procès-verbal de la 16^{ème} session, p. 83). Lors de sa 20^{ème} session, la Commission de révision a étendu cette disposition aux unités de transport intermodal et leurs pièces (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 15; v. aussi art.14 RICO).

Article 33 **Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison**

1. Cette disposition correspond à l'article 43 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990. La Commission de révision a *volontairement* maintenu un montant maximal d'indemnisation nettement supérieur à celui prévu à l'article 23,

par. 5 de la CMR (le *quadruple* au lieu du *simple* prix du transport!) (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 15/16).

2. Le § 6 a été amélioré sur le plan rédactionnel. Si les délais de livraison prévus à l'article 16 sont dépassés, l'ayant droit peut choisir entre l'indemnité convenue et celle prévue en vertu des §§ 1 à 5.
3. Voir par ailleurs chiffre 4 des remarques relatives à l'article 16.
4. L'article 33 est également applicable en ce qui concerne l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison pour les véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise.

Article 34

Dédommagement en cas de déclaration de valeur

1. Les dispositions concernant la déclaration de valeur ont été reprises de l'article 24 de la CMR à l'exception du texte controversé concernant le paiement d'un supplément de prix à convenir (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 28; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 16/17). Les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix.
2. Contrairement à ce qui est le cas lors de la déclaration d'intérêt à la livraison, seul est dû le montant du dommage prouvé par le bénéficiaire conformément à la valeur des marchandises perdues ou avariées au lieu et moment de la prise en charge.

Article 35

Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

Les dispositions de l'article 16, § 1 et de l'article 46 des RU CIM 1980 ont été réunies en un seul article (cf. art. 26 CMR). Dans ce cas également, les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 29).

Article 36

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition correspond à l'article 44 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990.

Article 37

Conversion et intérêts

Les dispositions de l'article 47 des RU CIM 1980 ont été reprises, à l'exception du § 3 concernant le montant forfaitaire minime.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

La liste des causes d'exonération supplémentaires a été alignée sur les Règles de Hambourg et inclura à l'avenir, outre la cause d'exonération « chargement de la marchandise en

pontée », seulement les causes d'exonération « incendie » et « sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer » ainsi que « périls, dangers ou accidents de la mer ». La cause d'exonération « faute nautique » n'a pas été reprise. La responsabilité en trafic fer-mer est ainsi plus sévère que celle en vertu de la Convention de Bruxelles de 1924 et des Règles de la Haye-Visby de 1968 (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 32/33).

Article 39 **Responsabilité en cas d'accident nucléaire**

L'article 49 des RU CIM 1980 a été repris tel quel.

Article 40 **Personnes dont répond le transporteur**

1. Lors des travaux de révision il s'est fait sentir le besoin de régler, si possible, l'ensemble des relations juridiques « transporteur-client-gestionnaire de l'infrastructure » de manière uniforme; par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure devient l'auxiliaire du transporteur en vertu d'une définition ou fiction légale. Cela devrait empêcher le client de faire valoir avec succès des actions contre le gestionnaire de l'infrastructure conformément au droit national (c.-à-d. sans les limitations prévues dans les RU CIM). Sinon l'étendue de la responsabilité du transporteur d'un côté et de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure de l'autre côté pourraient diverger (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 38).
2. Etant donné que la notion française « agents » ne couvre pas toutes les catégories des personnes dont devraient répondre le transporteur, on a aligné le libellé français sur le texte allemand (« agents ou des autres personnes »); le titre de cet article a été adapté dans les deux langues (« personnes dont répond le transporteur »).
3. La disposition de l'article 50, § 2 des RU CIM 1980 privilégiant le transporteur ferroviaire a été supprimée. Il avait semblé à la Commission de révision difficilement défendable du point de vue de la politique législative que le transporteur ne réponde pas, même en cas de faute de ses agents (procès-verbal de la 4^{ème} session, p. 38; v. également les remarques relatives au projet de l'Office central de mai 1995).
4. Conformément à la CMR, aux Règles de Hambourg et à la Convention de Varsovie, l'article 40 précise que les agents et autres personnes doivent agir « dans l'exercice de leurs fonctions ».

Article 41 **Autres actions**

1. L'article 51 des RU CIM 1980 a été repris. Une proposition de l'Allemagne visant à préciser le libellé « dans tous les cas où ces Règles uniformes s'appliquent » à l'égard aux droits des tiers a été rejetée (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 21-23). La Commission de révision était d'avis que le libellé en vigueur rendait suffisamment l'objet de cette disposition.

2. L'article 41 a pour objet de limiter les actions extra-contractuelles, également des tiers, pour éviter que le système légal de responsabilité concernant les actions contractuelles ne soit dépourvu de son sens et, de ce fait, de le protéger d'une manière générale dans les cas où une partie au contrat pourrait être actionnée sans limites sur une base extra-contractuelle. Le cas typique est celui du propriétaire de la marchandise qui n'est lui-même pas expéditeur, mais tierce personne à l'égard du contrat de transport. Dans ce cas, l'article 41 peut être invoqué à l'encontre du propriétaire de la marchandise sinon celui-ci pourrait toujours faire appel à un tiers en tant qu'expéditeur formel, afin de se préserver des actions extra-contractuelles sans limites vis-à-vis du transporteur (v. procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 21-23).

Titre IV

Exercice des droits

Article 42

Procès-verbal de constatation

1. La Commission de révision a rejeté une proposition tendant à remplacer les dispositions actuelles par une procédure plus flexible suivant le modèle de l'article 30 de la CMR (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 36; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 23-26). Voir par ailleurs l'article 47, extinction de l'action contre le transporteur.
2. La Commission de révision n'a pas retenu une proposition ayant pour but d'associer le gestionnaire de l'infrastructure à l'établissement du procès-verbal de constatation. Le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme une personne au service de laquelle recourt le transporteur pour l'exécution du transport. Il n'appartient pas aux RU CIM de régler les relations entre le transporteur et ses auxiliaires (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 37).

Article 43

Réclamations

Cet article a été repris, tout en l'adaptant sur le plan rédactionnel, de l'article 53 des RU CIM 1980. La Commission de révision a rejeté une proposition visant à remplacer ces dispositions par une réglementation identique à celle de l'article 30 de la CMR (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 37-39; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 26).

Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

Mises à part des modifications rédactionnelles, cet article a été repris de l'article 54 des RU CIM 1980. La Commission de révision avait refusé de supprimer cet article conformément au système de la CMR, selon lequel le droit d'actionner dépend de l'existence d'un droit quant au fond. L'article 44 dans la teneur approuvée par la Commission de révision et confirmée par la 5^{ème} Assemblée générale a l'avantage de la clarté juridique et garantit que le droit d'action appartient à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Le droit d'action de l'expéditeur ou du destinataire est exclusif et alternatif, c'est-à-dire n'appartient qu'à l'un ou à l'autre. La succession juridique ou la cession des créances est réglée par le droit national (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 41; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 27).

Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

1. L'article 36, dernière demi-phrase de la CMR permettant un cumul des actions n'a pas été repris. La raison d'être de cette différence entre la CMR et la CIM était le problème de la solvabilité des différents transporteurs routiers qui ne paraissait pas aussi bien garantie que la solvabilité des chemins de fer.
2. Etant donné qu'il est possible d'entendre par « dernier transporteur » celui qui adhère en dernier au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture et la marchandise (v. art. 26), et non pas le transporteur qui, selon la planification du transporteur ayant conclu le contrat, aurait dû livrer la marchandise au destinataire (Jugement de la Cour de cassation de France du 3.5.1994, v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 26), il est nécessaire pour la légitimation passive, que ce transporteur soit inscrit sur la lettre de voiture (v. ch. 4 des remarques relatives à l'art. 7)
3. Contrairement à ce qui est prévu par l'article 45 des RU CIM, l'ayant-droit peut actionner plusieurs transporteurs conformément à l'article 36 de la CMR. Les transporteurs routiers ne sont pas des litisconsorts obligés. Des jugements déboutant le demandeur ne développent donc pas d'effet en faveur des autres transporteurs.
4. La Commission de révision a discuté in extenso la question de savoir si le transporteur substitué doit être mentionné expressément dans cette disposition ou si l'expression « transporteur » est suffisante pour permettre des actions directes contre le transporteur substitué. Dans l'intérêt d'une clarté terminologique - transporteur doit toujours signifier uniquement le transporteur contractuel (art. 3, lettre a) - l'article 45 a été complété (§ 6) par une disposition analogue à celle de l'article 27, § 2 (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 44/45).
5. Voir chiffre 3 des remarques relatives à l'article 3.

Article 46 **For**

1. Il ressort maintenant clairement de l'article 46, § 1 que les RU CIM priment sur les dispositions de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. L'article 46 ne contient plus de réserve en faveur des dispositions concernant le for, contenues dans des accords entre Etats ou dans des actes de concession.
2. Les critères de rattachement des lettres a) et b) ont été repris de l'article 31, par. 1 de la CMR. Les termes utilisés pour « succursale ou agence » (« Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle ») correspondent aux critères de rattachement utilisés à l'article 5, ch. 5 de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. En ce qui concerne l'interprétation, la jurisprudence de la CJCE peut faire figure de *ratio legis*. Selon cette jurisprudence, la notion de succursale, d'agence ou de tout autre établissement implique « un centre d'opérations qui se manifeste d'une façon durable vers l'extérieur comme le prolongement d'une maison mère, pourvu d'une direction et matériellement équipé de façon à pouvoir négocier des affaires avec des tiers, de telle façon que ceux-ci, tout en sachant qu'un lien de droit éventuel s'établira avec la maison mère dont le siège est à l'étranger, sont dispensés de s'adresser directement à celle-ci, et peuvent conclure des affaires au centre d'opérations qui en constitue le prolongement » (CJCE, arrêt du 22.11.1978 dans l'affaire 33/78).
3. Le § 2 correspond à l'article 31, par. 2 de la CMR et règle l'objection de la litispendance et de la force de chose jugée (res iudicata).

Article 47 **Extinction de l'action**

L'article 57 des RU CIM 1980 a été repris. La Commission de révision n'a pas suivi une proposition visant à reprendre le système de l'article 30 de la CMR, selon lequel l'acceptation de la marchandise sans réserve ne constitue que la preuve réfutable que le transporteur a réceptionné la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 47; procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 31). La Commission de révision était d'avis que les dispositions du § 2 étaient suffisantes pour protéger les clients.

Article 48 **Prescription**

1. L'article 58 des RU CIM 1980 a été repris dans ses grandes lignes, les règles casuistiques du § 2 concernant le début de la prescription étant simplifiées.
2. La Commission de révision a rejeté une proposition d'assimiler les délais à ceux de l'article 32 de la CMR, c'est-à-dire trois au lieu de deux ans en cas de faute qualifiée (procès-verbal de la 6^{ème} session, p. 50, procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 31-33).

Titre V

Rapports de transporteurs entre eux

Article 49

Décompte

Le § 1 reprend l'article 59, § 1 des RU CIM 1980, le § 2 l'article 35, par. 2 de la CMR (force probante de la lettre de voiture dans la relation des transporteurs subséquents).

Article 50

Droit de recours

Cette disposition correspond à l'article 60 des RU CIM 1980.

Article 51

Procédure de recours

1. Les §§ 1 à 3 correspondent aux §§ 1 à 3 de l'article 62 des RU CIM 1980.
2. Le § 4 concernant la compétence s'inspire de l'article 31, par. 1, lettre a) de la CMR.
3. Le § 5 correspond à l'article 63, § 2 des RU CIM 1980.
4. Suivant l'exemple de la CMR, le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé aux dispositions de l'article 62, § 5 des RU CIM 1980. Etant donné qu'il n'est pas exclu que cela puisse entraîner un retard dans la procédure de dédommagement et donc une dégradation de la situation des ayants droit qui font valoir leurs droits contre un transporteur, la Commission de révision a décidé lors de la deuxième lecture, d'introduire au § 6 une disposition qui correspond à l'article 62, § 5 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 20^{ème} session, 3^{ème} séance, p. 35).

Article 52

Conventions au sujet des recours

Cette solution correspond, en principe, à l'article 64 des RU CIM 1980 (cf. également art. 40 CMR).

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Rapport explicatif ⁸

Généralités

1. La première réglementation internationale du transport de matières et objets dangereux figurait au § 1 du décret d'application de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer et son annexe 1. Les prescriptions de cette annexe étaient uniquement des conditions du contrat de transport, imposées aux expéditeurs des matières et objets dangereux concernés. Le but était de garantir la sécurité des personnes et des biens en trafic ferroviaire. Juridiquement, les chemins de fer disposaient ainsi de la possibilité, en cas de non-respect des conditions, de refuser le transport (quoiqu'en principe, l'obligation de transport existât bel et bien). Selon la situation juridique de l'époque, il n'était cependant pas interdit aux chemins de fer de transporter de telles marchandises. Ils pouvaient par contre, lors de la conclusion d'un contrat de transport, exiger de l'expéditeur qu'il respectât ses obligations de droit civil résultant de ces conditions de transport particulières et, en cas d'éventuels dommages, en exiger réparation.
2. Au fur et à mesure de l'évolution du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'accent s'est déplacé (de façon plus ou moins imperceptible) : le règlement de droit privé initial s'est mué en règles de sécurité que l'on qualifierait plutôt à l'heure actuelle de prescriptions de droit public.
3. Un problème essentiel de la systématique du RID jusqu'à la première version restructurée de 2001 résidait en ce que celui-ci, en vertu de son numéro marginal 1, alinéa 1, constituait le règlement d'exécution de l'article 4, lettre d) et de l'article 5, § 1, lettre a) des CIM 1980. Le champ d'application du RID dépendait ainsi, en principe, de celui des Règles uniformes CIM (RU CIM). Il en découlait trois restrictions formelles importantes :
 - le RID n'était applicable qu'aux transports internationaux.
 - Il n'était applicable qu'aux transports effectués sur des lignes inscrites sur la liste CIM.
 - Le transport devait être effectué sur la base d'un contrat de transport CIM sous couvert d'une lettre de voiture CIM.

Des prescriptions de sécurité visant à protéger les personnes, l'environnement et les marchandises doivent cependant être applicables indépendamment de telles

8 Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux du RID. Les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication plus précise de l'organe concernent les sessions de la Commission de révision, sauf si cela ne ressort pas autrement du contexte.

restrictions formelles. Entre-temps, compte tenu de la directive 2008/68/CE⁹ relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (directive-cadre RID/ADR/ADN), les États membres de l'Union européenne (UE) doivent appliquer le RID également aux transports de marchandises dangereuses par chemins de fer en trafic national et aux transports entre les États membres, et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

4. Des difficultés concrètes résultant de la construction juridique du RID en vigueur avant la COTIF 1999 ont surgi en rapport avec le transport de wagons-citernes, de conteneurs-citernes, de wagons et de petits conteneurs vides, non nettoyés, appartenant aux chemins de fer et ayant transporté des marchandises dangereuses. Ces transports sont effectués par les chemins de fer sans qu'un contrat de transport CIM ait été conclu et ne sont donc pas soumis au RID. Ce problème a été provisoirement résolu par une disposition supplémentaire uniforme des chemins de fer (DCU n 2 des chemins de fer à l'art. 28 des CIM 1980) qui impose au destinataire du « transport à charge » précédent certaines obligations de garantir la sécurité lors du « transport à vide » qui suit.
5. Le contrat de transport CIM commence par l'acceptation au transport de la marchandise avec la lettre de voiture et s'achève par la livraison de la marchandise. Les activités de chargement et de déchargement se situent fréquemment en dehors de ce laps de temps, notamment lors du transport de wagons complets. Les risques spécifiques associés au transport de marchandises dangereuses ne sont donc pas limités à la durée du contrat de transport. De même, les obligations découlant du RID ne concernent pas seulement les parties au contrat de transport (expéditeur, destinataire et transporteur). Les réglementations relatives aux retours de gaz (« conduites de récupération des vapeurs »), qui créent des obligations pour le remplisseur et le déchargeur, en sont un exemple concret, même si ceux-ci n'interviennent pas directement en tant qu'expéditeur ou destinataire dans le contrat de transport.
6. Sur le plan législatif, le RID en vigueur jusqu'au 31 décembre 2000 était insatisfaisant : en effet, il ne désignait pas, en règle générale, clairement les personnes auxquelles revenaient les différentes obligations. Or, dans l'intérêt de la sécurité, il était souhaitable de définir plus clairement dans le RID lui-même les personnes auxquelles revenaient les différentes obligations selon le RID.
7. Se fondant sur une présentation détaillée des domaines dans lesquels la conception et la systématique actuelles du RID posaient problème, l'Office central a procédé en 1992 à un sondage auprès des États membres pour savoir quelle serait leur attitude face à une éventuelle refonte du RID. Sur les vingt États ayant répondu au total, dix-sept se sont prononcés en faveur de la refonte proposée par l'Office central. Partant de ce résultat, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID) a mis sur pied, lors de sa 29^{ème} session (22 au 26 mars 1993), un groupe de travail sous la présidence de l'Autriche. Ce groupe de

9 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne No L 260 du 30 septembre 2008, p. 13.

travail a pu achever, lors de sa 6^{ème} session (28 au 31 octobre 1996), la deuxième lecture du document de base du 10 septembre 1993 élaboré par son président en accord avec l'Office central. Le résultat de ces travaux, y compris le Rapport explicatif, a été soumis à la 4^{ème} Assemblée générale (Athènes, 8 au 11 septembre 1997) en tant que document d'information AG 4/3.3 du 1er juillet 1997 ; celle-ci en a pris note (document final, ch. 7.2).

8. Le concept de base prévoyait la création d'un Appendice C à la COTIF (' RID), qui devait comprendre, d'une part, une partie « juridique » et, d'autre part, une annexe « technique ». L'annexe technique devait être élaborée en fonction des résultats des travaux visant à restructurer le RID/ADR de façon à ce qu'il soit plus convivial pour l'utilisateur.
9. La restructuration des annexes techniques du RID et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) avait pour but d'uniformiser la structure à la fois des prescriptions communes à tous les modes de transport et des prescriptions spécifiques aux différents modes de transport sous une forme qui faciliterait la compréhension et l'application par les utilisateurs des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses.
10. Le groupe de travail a noté qu'il serait nécessaire de prévoir des dispositions uniformes dans le RID et dans l'ADR, non seulement concernant les annexes techniques, mais aussi la partie juridique, et en particulier la définition des obligations des intervenants. Étant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions correspondantes de l'Autriche. Celles-ci consistaient à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C, notamment les définitions et les dispositions relatives aux obligations des intervenants, dans la partie générale de l'annexe technique, non sujette à ratification, tant de l'ADR que du RID. La Réunion commune RID/ADR (17 au 21 mars 1997) a approuvé, en principe, cette façon de procéder. La proposition de l'Autriche a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des annexes de l'ADR, ce qui a entraîné une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le groupe de travail. Cette façon de procéder a été également soutenue par la Commission européenne puisqu'il était possible, par ce biais, de reprendre telles quelles les nouvelles dispositions juridiques et les dispositions techniques restructurées dans les appendices à la directive-cadre RID/ADR/ADN.
11. Le problème de la modification des dispositions communes de la partie générale des annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID, comme cela se pratiquait jusque-là, par décision de la Commission d'experts du RID et, pour les annexes techniques de l'ADR, en vertu de l'article 14, se pose, en principe, dans les mêmes termes pour les deux règlements : si, pour les États membres, une modification de ces dispositions par la procédure simplifiée, est

acceptable en ce qui concerne l'ADR, il devrait en être de même pour les dispositions parallèles du RID.

12. Les dispositions juridiques à caractère général qui restaient du projet initial de nouvel appendice C du groupe de travail (doc. AG 4/3.3 du 1^{er} juillet 1997) ont été examinées par la Commission de révision lors de sa 17^{ème} session (4 mai 1998) et adoptées dans un premier temps à titre indicatif puisque le quorum n'était pas atteint (dix-huit des trente-neuf États membres de l'OTIF étaient représentés). Ces dispositions constituent, sur le plan du contenu, le strict minimum pour donner un fondement juridique à l'annexe « technique » à l'Appendice C.
13. Lors de sa 19^{ème} session, la Commission de révision a décidé, dans le cadre des discussions relatives à la Convention de base de la COTIF, que la Commission d'experts du RID devait être compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'annexe « technique » de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C (procès-verbal, p. 77). Cela n'est pas sans importance eu égard à l'article 2 (Exemptions) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 2). Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des États représentés au sein de la Commission peut demander que des propositions de modification soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (art. 33, § 5 de la COTIF). Voir également la remarque sous chiffre 19.
14. Lors de sa 20^{ème} session (1^{er} septembre 1998), la Commission de révision a pu clore, en deuxième lecture, les discussions concernant le nouvel Appendice C (RID – sans annexe « technique ») avec le quorum requis.
15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune RID/ADR en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants au transport de marchandises dangereuses dans les annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le groupe de travail ont maintes fois été remis en cause (v. les rapports sur les réunions suivantes : Réunion commune RID/ADR, septembre 1997, Bulletin 1997, p. 336 ; 9^{ème} session du groupe de travail, octobre 1997, Bulletin 1997, p. 338 ; 10^{ème} session du groupe de travail, janvier 1998, Bulletin 1998, p. 41 ; Réunion commune RID/ADR, mars 1998, Bulletin 1998, p. 80 ; 11^{ème} session du groupe de travail, 19 mai 1998, Bulletin 1998, p. 148). Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des annexes du RID et de l'ADR, ont été (exception faite de quelques rares points restés en suspens) adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la fixation définitive des obligations des différents intervenants, ont encore fait l'objet de discussions au sein de différents autres groupes de travail. L'ensemble des textes a encore dû être formellement adopté par la Commission d'experts du RID (et pour l'ADR, par l'organe compétent de la CEE-ONU).
16. La restructuration de l'annexe technique visant à la rendre plus conviviale pour l'utilisateur a entraîné une charge de travail considérable. Lorsque l'annexe « technique » comporte des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts du RID, ces travaux n'ont eu aucune incidence sur le calendrier prévu des travaux de préparation des décisions de la 5^{ème} Assemblée générale. Étant donné que l'ensemble des travaux de

restructuration de l'annexe de l'Appendice C n'ont été achevés définitivement qu'après la 5^{ème} Assemblée générale, mais aussi en raison du volume des textes de cette annexe, on a opté pour la même solution juridique que celle retenue lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980.

17. On a tenté d'achever les travaux de restructuration de l'annexe « technique » à l'Appendice C d'ici à la fin de l'année 1999 (après au total quinze sessions d'une semaine du groupe de travail chargé de la restructuration) afin que la date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2001 puisse être respectée. Cette date était également prévue par la CEE-ONU pour les modifications de l'ADR et, par l'OMI, pour celles du code IMDG.
18. La 5^{ème} Assemblée générale (26 mai au 3 juin 1999) a adopté, à l'unanimité, les textes approuvés par la Commission de révision sans modification (procès-verbal, p. 182/183).
19. Dans le contexte de la « compétence plénière » de la Commission d'experts du RID en matière de modification de l'Appendice C, confirmée par la 5^{ème} Assemblée générale, la suggestion de la Belgique, du CIT et de l'UIC soumise à la 5^{ème} Assemblée générale, selon laquelle « les questions de responsabilité du futur RID doivent relever de la compétence de la Commission de révision et non de la Commission d'experts du RID », présente un certain intérêt. L'Office central avait toujours été d'avis que les questions juridiques devaient relever de la compétence de la Commission de révision, sans parvenir toutefois à convaincre la majorité des États membres (pour plus de détails, v. document AG 5/3.16 du 1er mai 1999).
20. Lors de sa 47^{ème} (Sofia, 16 au 20 novembre 2009) et 48^{ème} session (Berne, 19 et 20 mai 2010), la Commission d'experts du RID a adopté des modifications des articles 1, 3 et 5 de l'Appendice C rendues nécessaires d'une part par l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF au 1er février 2010 et d'autre part par les modifications concernant les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (voir les compléments apportés dans le Rapport explicatif relatif aux articles concernés).

Dans le détail

Article 1

Champ d'application

1. L'élément « international » n'a pas été défini. Il est en tout cas nécessaire que le transport se fasse sur le territoire d'au moins deux États membres. L'applicabilité du RID ne dépend par ailleurs pas du fait que le transport est soumis aux RU CIM ou pas (v. ch. 3-5 des Généralités).
2. Outre le transport proprement dit, le champ d'application englobe également toutes les activités liées au transport et donc régies par l'annexe, notamment le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses. Dans la partie 1 de l'annexe, Dispositions générales, la notion de « transport » est définie matériellement et

indépendamment du contrat de transport, comme le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions du transport et le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions du trafic, pendant et après le changement de lieu. La notion de « transport » englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses pour changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).

3. Le § 1, lettre b) régit avant tout le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l'ADR et l'ADN s'appliquent toujours, même s'il n'y a qu'un contrat de transport, au transport effectué avec le mode de transport respectif.
4. Le code IMDG ne contient à l'heure actuelle aucune disposition spéciale concernant les transports susmentionnés de wagons-citernes. Le « Memorandum of understanding » contient des réglementations relatives au transport de marchandises dangereuses sur la mer Baltique.
5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera, à l'avenir, aucune prescription particulière pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus (du moins, est-ce peu probable), il faudra une réglementation légale qui pourrait fort bien être l'annexe de l'Appendice C. Depuis le 1^{er} janvier 2004, le code IMDG est un élément constitutif contraignant de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et a par conséquent le caractère de droit international contraignant. Les dispositions particulières du RID ne doivent donc pas être en contradiction avec ces dispositions relevant du droit maritime ; en revanche, elles pourraient les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions internationales applicables aux transports effectués avec un autre mode de transport (procès-verbal, 20^{ème} session, 1^{er} séance, p. 2/3).
- 5a. La possibilité accordée aux États membres par l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF 1999 de faire des déclarations de ne pas appliquer certains Appendices à la Convention dans leur intégralité a nécessairement conduit à distinguer, dans les dispositions de certains Appendices, les États membres qui appliquent cet Appendice de ceux qui ont fait une déclaration de ne pas l'appliquer. A cette fin, un terme spécifique « État partie » a été introduit dans les Appendices F (APTU) et G (ATMF) ; il désigne un État membre qui n'a pas fait de déclaration de ne pas appliquer l'Appendice concerné. Étant donné que la Fédération de Russie a adhéré le 1^{er} février 2010 à l'OTIF en faisant une déclaration de ne pas appliquer l'Appendice C (RID) et que, par conséquent, le RID n'est pas applicable à l'ensemble des États membres de l'OTIF, il a donc fallu également faire une distinction dans le RID. Par conséquent, le terme « État partie au RID » a été défini par analogie avec les APTU et ATMF (voir les explications relatives à l'article 1bis) et « États membres » a été remplacé à la lettre a par « États parties au RID ».

6. S'inspirant de formulations similaires figurant dans l'ADR et l'ADN ainsi que dans la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le § 2 contient l'interdiction de transporter en trafic ferroviaire international des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique.

Article 1bis **Définitions**

Le présent article contient la nouvelle définition du terme « État partie au RID ». Pour la justification, voir ch. 5a des remarques relatives à l'article 1.

Article 2 **Exemptions**

1. Cette disposition précise, tout comme la disposition analogue figurant dans l'ADN, que l'annexe technique peut prévoir certaines exemptions. De telles prescriptions figurent à la section 1.1.3 du RID. Conformément à cette section, le RID ne s'applique pas, entre autres, aux transports suivants :
 - a) aux transports de marchandises dangereuses effectués par des particuliers, lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisirs et sportives ;
 - b) aux transports de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID, qui comportent des marchandises dangereuses dans leur structure interne ou dans leur circuit de fonctionnement ;
 - c) aux transports effectués (en quantités limitées) par des entreprises en marge de leur activité principale tels que approvisionnement de chantiers de bâtiments et de génie civil ou tels que ceux effectués pour des travaux de mesure, de réparation et de maintenance ;
 - d) aux transports effectués par les autorités compétentes pour les interventions d'urgence (par exemple police et pompiers) ou sous leur supervision ;
 - e) aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement, à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité.
2. La Commission de révision a renoncé, dans le texte de l'Appendice C même, à une énumération limitative des types de transports pouvant être exemptés. Elle a, en lieu et place, tenu à stipuler que les exemptions ne sont admissibles que si la sécurité du transport est assurée (procès-verbal, 20^{ème} session, 1^{er} séance, p. 3-5).

Article 3 **Restrictions**

1. A l'instar de l'article 4, al.1 de l'ADR et de l'article 6 de l'ADN ainsi que des dispositions analogues de la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le RID stipule

également que chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire des transports internationaux ferroviaires de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les dispositions de l'annexe.

2. Pour la justification de la raison pour laquelle « État membre » a été remplacé par « État partie au RID », voir ch. 5a des remarques relatives à l'article 1.

Article 4 **Autres prescriptions**

En raison de la suppression du lien juridique entre le RID et les RU CIM, le groupe de travail et la Commission de révision ont considéré qu'il était nécessaire d'attirer expressément l'attention sur le fait qu'outre le RID, les prescriptions générales relatives aux transports ferroviaires devaient être également appliquées. Une disposition comparable se trouve à l'article 5 de l'ADR et à l'article 9 de l'ADN.

Article 5 **Type de train admis. Transport en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules**

1. Étant donné que suite aux décisions de la Commission de révision et de la 5^{ème} Assemblée générale concernant les RU CIM, l'actuelle annexe IV (RIEx) aux RU CIM 1980 a été supprimée, il s'avérait nécessaire de mentionner ce type de transport dans la partie « juridique » du RID, ce type de transport étant soumis à des prescriptions particulières dans le RID. Il s'agit de transports en petites quantités de marchandises dangereuses qui peuvent être transportées exceptionnellement dans des trains de voyageurs au lieu de trains de marchandises.
2. L'interdiction de transporter des matières et objets dangereux en tant que bagages enregistrés, qui figure à l'article 18 des CIV 1980, était étroitement liée à l'obligation de transporter conformément à l'article 4 des CIV 1980. L'interdiction de transporter des marchandises dangereuses était rédigée dans les CIV 1980 de manière nettement plus générale que les dispositions du RID.
3. Le transport des marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (train auto accompagné), conformément à l'article 12 des CIV, dans la version adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale, constitue une exception, nécessaire dans la pratique, à l'obligation de transporter des marchandises dangereuses uniquement dans des trains de marchandises.
4. L'article 12, § 4 en liaison avec l'article 14 des CIV, dans la version adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale, oblige le voyageur à respecter les dispositions correspondantes du RID. Il est responsable envers le transporteur de tout dommage résultant du non-respect de cette obligation (v. remarques relatives aux art. 12 et 53 des CIV, doc. AG 5/3.4 du 15 février 1999). Le problème de savoir comment porter au mieux à la connaissance des voyageurs ces prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, par exemple sous forme de panneaux dans les gares ou de brochures, est à distinguer de la question du fondement juridique. Une présentation

facilement compréhensible et généralement accessible revêtira en l'occurrence une importance particulière.

5. L'article 5 énonce le principe général selon lequel de tels transports ne sont admissibles qu'aux conditions particulières du RID. Les détails concernant la quantité, les emballages, les inscriptions, etc. ainsi que les dispositions particulières relatives aux marchandises dangereuses utilisées en rapport, par exemple, avec un traitement médical (p. ex. bouteilles à gaz) doivent être réglés dans l'annexe du RID.
6. Le remplacement, dans le titre de l'article, de « dans des véhicules automobiles » par « dans ou sur des véhicules » a été effectué pour s'aligner sur la définition figurant à l'article 3, lettre d des CIV et sur l'article 12, § 4 des CIV.
7. Les modifications du § 1, lettre b) ont été effectuées pour s'aligner sur l'article 12, § 4 des CIV et clarifient la relation avec cette disposition.
8. Le nouveau libellé du § 2 a été aligné sur l'article 12, § 4 des CIV, où le voyageur n'apparaît pas comme le destinataire.

Article 6

Annexe

Cette disposition a pour objectif la clarté juridique et permet des simplifications rédactionnelles (procès-verbal, 20^{ème} session, 1^{re} séance, p. 7).

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)

Rapport explicatif¹⁰

Généralités

Historique

1. Dans sa lettre-circulaire du 22 janvier 1993 relative aux conséquences de la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 pour le droit de transport international ferroviaire, l'Office central a attiré l'attention sur le fait que :
 - dans le trafic ferroviaire apparaîtra un nouveau type de relations en ce qui concerne la coopération des titulaires de wagons de particuliers (wagons P) avec les entreprises de transport ferroviaire (ch. 7) et les gestionnaires d'infrastructure (ch. 8),
 - le monopole d'exploitation ferroviaire tel qu'il existe aujourd'hui se réduira à un monopole des gestionnaires d'infrastructure (ch. 9), et
 - la notion de « chemin de fer » prendra un sens différent (ch. 11, 19 et 28).
2. Dans l'annexe 3 à la lettre-circulaire du 3 janvier 1994, l'Office central posa aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées la question de savoir si des dispositions plus détaillées concernant l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs au trafic international ferroviaire étaient nécessaires dans le cadre de la COTIF ou des Règles uniformes CIM (RU CIM) et de leurs Annexes
3. Cette question avait été posée en considération du fait que le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) présuppose que les wagons P sont immatriculés auprès d'un chemin de fer soumis - par inscription des lignes - aux RU CIM (art. 2 RIP), mais qu'il ne règle pas les conditions d'immatriculation. Conformément à l'article 2 du RIP, l'immatriculation par un « chemin de fer CIM » implique l'admission au trafic international sur d'autres chemins de fer, dont les lignes sont également soumises aux RU CIM. Dans le système des chemins de fer intégrés (« monolithiques »), il n'était pas nécessaire de différencier clairement entre l'admission au trafic, d'une part, et l'immatriculation dans le parc de wagons d'un chemin de fer, d'autre part. Ces deux fonctions étaient assumées par un chemin de fer étatique ou à concession étatique. Or, il est interdit selon le droit de la concurrence de la Communauté européenne (CE) de conférer à une entreprise ou une association d'entreprises le droit d'agréer le matériel et de

10 Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux des RU CUV. Les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

décider ainsi de l'accès au marché d'autres entreprises avec lesquelles elle se trouve en concurrence (v. Rapport explicatif relatif au projet CIM du 5 mai 1995, annexe 2 à la lettre-circulaire du 5.5.1995, ch. 26, publié dans le Bulletin 1995, p. 118-146).

4. La majorité des Etats ayant répondu à l'enquête mentionnée ci-dessus a considéré, contrairement à l'Union internationale des wagons privés (UIP) et à d'autres associations d'usagers, que des dispositions plus détaillées relatives à l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs au trafic international ferroviaire n'étaient pas nécessaires dans un premier temps (v. résumé des réponses au catalogue de questions concernant la révision de la COTIF, Bulletin 1994, p. 130/131).
5. Par lettre-circulaire du 8 juin 1995, l'Office central a transmis aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées une note de l'UIP, y compris le projet d'un règlement relatif à l'utilisation de wagons de particuliers en trafic ferroviaire. L'écho, certes faible, à ces propositions de l'UIP portant sur la révision du droit des wagons de particuliers, était cependant favorable dans la majorité des cas.
6. La 2^{ème} réunion de la Commission d'experts du Comité international des transports ferroviaires (CIT) (21-23.11.1995) a également traité ce problème et est parvenue aux conclusions suivantes :
 - « Le RIP doit être remplacé par un droit général des wagons. Ce n'est qu'au cours des travaux que l'on pourra déterminer à quel endroit il devrait être placé.
 - Il faut clairement distinguer entre l'admission technique et l'immatriculation des wagons.
 - Les chemins de fer ont besoin de règles juridiques aussi bien pour le transport que pour l'admission technique des wagons.
 - Les règles de transport jugées nécessaires, devraient assurer aux parties contractantes une autonomie aussi vaste que possible. Dans ce sens, il ne faudrait p. ex. plus reprendre l'article 2 du RIP dans un futur droit des wagons.
 - Les chemins de fer sont conscients qu'il faut créer, dans l'intérêt de toutes les parties au droit général des wagons, des bases juridiques durables et sûres, afin de permettre une politique commerciale couronnée de succès. »

Les projets de l'Office central du 4 avril 1996

7. L'Office central a poursuivi ses travaux préparatoires sur la base des prises de position mentionnées aux chiffres 5 et 6. A cet effet, un certain nombre d'experts a été consulté. L'Office central est arrivé à la conclusion qu'un nouveau droit des wagons devrait se limiter au trafic international. Chaque Etat serait cependant libre de décider jusqu'à quel point il souhaite aligner ses prescriptions pour le trafic intérieur sur les futures Règles uniformes internationales applicables en trafic international.
8. Il a paru nécessaire de régler les quatre domaines suivants :
 - admission technique de véhicules ferroviaires,
 - utilisation réciproque de wagons/voitures,
 - immatriculation de wagons,
 - dispositions particulières du droit de transport relatives au transport de wagons et de grands conteneurs.
9. Le domaine « admission technique » ainsi que les domaines « utilisation réciproque de wagons/voitures » et « immatriculation des wagons » ne dépendent pas de la conclusion d'un contrat de transport conformément aux RU CIM. Ils devraient par conséquent constituer des Appendices indépendants à la COTIF. Les dispositions particulières du droit de transport devraient être directement intégrées dans les RU CIM en tant que Chapitre IVbis.
10. Tout en sauvegardant l'autonomie des parties au contrat, le projet de l'Office central concernant « l'utilisation réciproque des véhicules » et « l'immatriculation des wagons » (Bulletin 1996, p. 106) avait prévu des règles uniformes pour :
 - l'utilisation des véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire, à savoir les véhicules dits jusqu'alors wagons-réseaux dont l'utilisation réciproque est actuellement réglée par les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international,
 - l'institution éprouvée que sont les « contrats d'immatriculation », c'est-à-dire les wagons appelés jusqu'ici wagons de particuliers.

Le projet de l'Office central ne réglait pas, au niveau international, d'autres contrats concernant le droit de disposer des wagons/voitures ferroviaires (p. ex. location, leasing, contrat concernant l'utilisation dans des cas d'espèces) qui devaient rester soumis au droit national.

11. Le projet d'un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM (Dispositions particulières pour le transport) réglait le cas où une marchandise « particulière », à savoir des véhicules roulant sur leurs propres roues, était remise au transport. Le projet prévoyait en outre des dispositions particulières de transport lorsque de grands conteneurs étaient remis au transport et que leur caractère de *moyens* de transport justifiait de telles

dispositions particulières (cf. actuellement le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs - RICO).

Le résultat des travaux de la Commission de révision

12. La Commission de révision (8ème session, 11-15.11.1996) a examiné le projet du 4 avril 1996 de « Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (UIV) ».
13. Etant donné que seulement 17 Etats membres étaient représentés, le quorum nécessaire (20 des 39 Etats membres) n'était pas atteint et la Commission de révision n'était donc pas habilitée à prendre des décisions conformément à l'article 8, § 2 de la COTIF 1980.
14. Contrairement à ce qui avait été prévu dans les projets de l'Office central, la majorité des Etats membres représentés a suivi la suggestion de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du CIT de renoncer à réglementer le « contrat d'immatriculation » en tant que type de contrat particulier. A l'avenir, le contrat d'utilisation devrait plutôt être réglé de manière si générale que les mêmes dispositions seraient applicables à tous les contrats concernant l'utilisation de wagons/voitures (= contrat d'utilisation au sens large), c'est-à-dire qu'elles s'appliqueraient à l'utilisation :
 - de véhicules intégrés en tant que « wagons/voitures-réseaux » dans le parc des véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire,
 - de wagons qui ne sont pas des wagons-réseaux et qui sont intégrés dans le parc de wagons d'une entreprise de transport ferroviaire (wagons P actuels)
 - d'autres wagons/voitures (« wagons ad-hoc »).

Les Règles uniformes à créer devraient se limiter essentiellement aux questions de responsabilité, de prescription et de for.

15. Les Etats membres représentés n'ont pu se mettre d'accord sur le point de savoir s'il fallait chercher une solution basée exclusivement sur une responsabilité contractuelle ou s'il était préférable de créer directement par la loi, d'une part, des actions en dommages-intérêts du « détenteur » (« ayant droit au wagon ») contre le chemin de fer utilisant le wagon au moment du fait dommageable et, d'autre part, des actions en dommages-intérêts du chemin de fer utilisant le wagon/véhicule au moment du fait dommageable contre le « détenteur ».
16. La grande majorité des délégués présents était d'avis qu'il fallait un « délai de réflexion »; par conséquent, les délibérations n'ont été poursuivies que lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision (5-7.5.1997).
17. Compte tenu des résultats de la 8ème session de la Commission de révision, l'Office central avait préparé de nouveaux projets de texte (annexes 1 et 2 à la lettre circulaire du 17.2.1997), auxquels étaient jointes des représentations graphiques afin de rendre

plus compréhensibles les problèmes juridiques qu'il convenait de résoudre (annexes 3, 4 et 5 à la lettre circulaire précitée) (v. également le Rapport explicatif, Bulletin 1997, p. 98).

18. Etant donné que seulement 19 Etats membres étaient représentés, le quorum nécessaire (20 des 39 Etats membres) n'était de nouveau pas atteint lors de la 12ème session; la Commission de révision n'était donc, à nouveau, pas habilitée à prendre des décisions. La Commission de révision a néanmoins décidé de terminer la première lecture des textes à titre indicatif (v. par ailleurs ch. 29).
19. La majorité des Etats membres représentés s'est prononcée en faveur d'une solution basée sur une responsabilité contractuelle, prévoyant la possibilité d'une subrogation mais uniquement à condition que le contrat concernant l'utilisation des véhicules prévoie expressément que l'entreprise de transport ferroviaire *est autorisée* à confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour son utilisation en tant que moyen de transport. Subrogation signifie que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir qu'une autre personne leur est substituée en ce qui concerne les droits et obligations découlant du contrat (v. les remarques relatives à l'art. 8).
20. Pour ce qui est du nouveau Chapitre IVbis des RU CIM concernant des dispositions particulières pour le transport des wagons et des grands conteneurs, aucun des Etats membres représentés n'a jugé nécessaire, dans un premier temps, de créer de telles dispositions (procès-verbal de la 12ème session, p. 38-40).
21. Les RU CIM actuellement en vigueur, tout comme les nouvelles RU CIM, n'excluent pas que des véhicules roulant sur leurs propres roues, vides ou chargés, fassent l'objet d'un contrat de transport (cf. également l'art. 5, § 1, lettre b) CIM 1980). Etant donné que les nouvelles RU CIM ne prévoient plus d'obligation de transporter, chaque entreprise de transport ferroviaire est libre de conclure un tel contrat ou non. Lors du transfert des voitures pour voyageurs ou des wagons de marchandises sortant de l'usine, il ne s'agit en aucun cas d'un contrat d'utilisation, puisque dans ce cas les voitures/wagons ne sont pas un moyen de transport, mais l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transferts des wagons vides, indépendamment du fait que ces transports soient effectués dans le cadre d'un contrat de transport ou non.
22. La responsabilité en vertu des RU CIM est cependant plus sévère que celle en vertu des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV) : conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit - comme selon l'article 36 des RU CIM 1980 - d'une responsabilité causale stricte prévoyant des causes d'exonération, l'article 4 des RU CUV prévoit, par contre, une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve.
23. C'est pourquoi, à l'occasion de la 16ème session (23-27.3.1998), la Commission de révision a introduit dans les RU CIM des dispositions particulières concernant la responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et ayant été remis au transport ainsi que concernant l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces (v. les remarques relatives à l'art. 24, art. 30, § 3 et art. 32, § 3 CIM).

24. La Commission de révision a, par ailleurs, décidé lors de la 16^{ème} session, d'introduire les dispositions identiques des Appendices en tant que dispositions communes dans la Convention de base (procès-verbal p. 7, 12 et 15). Par conséquent, la disposition relative au droit national applicable figure à l'article 8 de la COTIF (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 13/14).
25. A l'instar de l'article 3 du RIP, le projet de RU UIV de l'Office central du 4 avril 1996 avait prévu, à l'origine à l'article 4, trois conditions à l'utilisation de véhicules, à savoir
- l'admission technique,
 - l'aptitude du véhicule à circuler et
 - le principe, selon lequel un véhicule ne peut être utilisé que dans le but pour lequel il a été admis.
26. L'admission technique même n'est pas à régler dans les contrats d'utilisation ou dans les RU CUV, mais dans d'autres dispositions (cf. le premier projet de l'Office central du 1.7.1997 en ce qui concerne les Règles uniformes relatives à l'admission technique de véhicules ferroviaires - ATV - et les remarques explicatives y relatives, annexe 1 et 2 à la lettre circulaire du 31 janvier 1997, ainsi que les 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 - RU ATMF) adoptées en 2^{ème} lecture par la Commission de révision). Pour cette raison, l'admission technique n'est, à l'instar de l'article 2 du RIP, que présumée.
27. Les dispositions de droit public, comme p. ex. celles concernant l'admission au trafic ou la sécurité du trafic, sont contraignantes, indépendamment des conventions des parties au contrat en ce qui concerne l'utilisation du véhicule. Les conséquences juridiques du non respect des conditions prévues à l'article 4 du premier projet de texte en ce qui concerne l'utilisation d'un véhicule ne peuvent pas être réglées de manière uniforme dans les RU CUV. Elles sont régies par le droit national, en raison du fait que sont envisageables non seulement des conséquences en matière de responsabilité, mais aussi des sanctions émanant d'autorités administratives, ou même des conséquences pénales. Pour cette raison, la majorité des Etats membres représentés au sein de la Commission de révision s'est prononcée, lors d'un vote indicatif, en faveur d'une suppression de l'article 4 du projet (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 10).
28. Par ailleurs, la majorité des Etats membres représentés au sein de la Commission de révision a considéré qu'il était inutile de prévoir, à l'instar de l'article 20 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI), la possibilité de convenir d'accords-litiges. Les possibilités existantes, notamment en vertu de l'article 4, § 5, de l'article 6, § 4 et de l'article 7, § 2, ont été jugées suffisantes (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 34).

29. Lors de sa 20^{ème} session (1.9.1998), la Commission de révision a, pour l'essentiel, confirmé en deuxième lecture les textes adoptés à titre indicatif lors des 8^{ème} et 12^{ème} sessions et elle a adopté les RU CUV avec le quorum nécessaire.
30. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté à l'unanimité et sans modification les textes décidés par la Commission de révision (procès-verbal, p. 173).

En particulier

Article premier Champ d'application

1. Cette disposition définit le champ d'application de manière suffisamment large pour que soient inclus tous les contrats qui ont pour objet l'utilisation des voitures/wagons ferroviaires (tous les types mentionnés au ch. 14 des Généralités) en tant que moyen de transport.
2. Le fait que l'on renonce à différencier selon les types de contrats usuels entraîne un manque de précision. Le contrat « d'immatriculation » classique n'est plus délimité en tant que contrat particulier, puisque notamment l'utilisation, en tant que moyen de transport, conformément aux *instructions du titulaire*, et le transport des wagons vides ou chargés, conformément aux *instructions du titulaire* ne sont plus prévus en tant qu'éléments constitutifs. Les parties devront convenir, dans le « contrat d'utilisation », des droits et obligations dans ce domaine.
3. L'affectation du véhicule c'est-à-dire son utilisation en tant que *moyen* de transport et non sa qualification en tant que marchandise à transporter est un élément typique du contrat d'utilisation; il est essentiel pour le différencier du contrat de transport.
4. A l'origine, les RU CUV ne devaient pas régler d'autres types de contrat, comme p. ex. le contrat de location, de leasing ou d'affrètement. Compte tenu du libellé très général de l'article premier, d'autres contrats, comme p. ex. celui relatif à la location ou au leasing d'un véhicule, peuvent être soumis aux RU CUV, à moins que les parties n'expriment clairement leur volonté lors de la conclusion d'un contrat de location ou de leasing de conclure un tel contrat et non pas un contrat d'utilisation au sens des RU CUV.
5. L'article premier précise en outre que des contrats d'utilisation peuvent être conclus non seulement entre deux parties, mais également entre plusieurs parties, comme c'est le cas pour les contrats dits pool. Par contre, on a renoncé à mentionner le critère de l'utilisation réciproque, qui est en règle générale un élément typique de ces contrats, afin de ne pas trop limiter le champ d'application des RU CUV (procès-verbal de la 8^{ème} session, p. 12).
6. L'article premier n'inclut pas les contrats d'utilisation qui ont pour seul but l'utilisation en tant que moyen de transport pour le trafic *interne*. Les Etats membres restent cependant libres d'aligner leur réglementation nationale sur les RU CUV ou de les reprendre dans leur droit national.

Article 2 **Définitions**

1. Eu égard à la séparation entre infrastructure et activité de transport, le terme « entreprise de transport ferroviaire » a été défini. L'autorisation à transporter des marchandises ou des personnes et le fait de disposer des moyens de traction sont des caractéristiques essentielles d'une entreprise de transport ferroviaire, qui la différencient du gestionnaire de l'infrastructure et également des sociétés de location des wagons.
2. Contrairement au terme générique allemand « Wagen », le terme générique français « véhicule » est plus large, dans la mesure où il inclut les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs et les fourgons et même des véhicules pourvus de moyens de traction. C'est pourquoi, la définition *exclut*, expressément, les *véhicules pourvus de moyens de traction* du terme générique français « véhicule ».
3. Lors de sa 20^{ème} session, la Commission de révision a introduit une définition du terme « détenteur ». Ce terme se base sur l'institution de droit bien connue et familière en transport routier. Le détenteur n'est pas forcément le propriétaire au sens du droit civil. Cette définition correspond à celle de l'article 2, lettre e) des RU ATMF.
4. La définition du « contrat d'utilisation », élaborée lors de la 8^{ème} session de la Commission de révision (procès-verbal, p. 24) comportait des éléments qui finalement définissaient le champ d'application des RU CUV. Ces éléments ont été transférés à l'article premier de sorte à ce qu'une définition du contrat d'utilisation est devenue superflue à l'article 2.

Article 3 **Signes et inscriptions sur les véhicules**

1. Il faut différencier entre les inscriptions qui sont rendues obligatoires par des dispositions de droit public, p. ex. par les prescriptions concernant l'admission technique, et des inscriptions qui sont convenues entre les parties au contrat d'utilisation. Dans le cadre des RU CUV, il est important de spécifier à qui incombe l'obligation de garantir que les inscriptions nécessaires sont apposées sur le véhicule. Il est en outre utile de préciser que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir d'autres inscriptions, étant entendu qu'elles doivent respecter, le cas échéant, les limitations imposées par le droit public. En ce qui concerne les inscriptions et signes prescrits par le droit public, voir l'article 14 des RU ATMF.
2. La majorité des Etats membres représentés dans la Commission de révision a jugé nécessaire d'inscrire sur le véhicule l'indication du détenteur (procès-verbal de la 20^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 4/5). Le détenteur utilise le véhicule durablement en tant que moyen de transport, tandis que ses partenaires contractuels peuvent changer fréquemment.

3. L'article 3 permet de maintenir la désignation actuelle des wagons P lorsque les parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire au contrat d'immatriculation classique, le souhaitent.
4. Les inscriptions prévues impérativement par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ne sont pas mentionnées à l'article 3, puisqu'elles ne trouvent pas leur fondement dans le contrat d'utilisation, mais sont imposées par les prescriptions du RID.
5. L'inscription de la gare d'attache n'est pas obligatoire, étant donné qu'il est concevable qu'à l'avenir, il ne sera pas forcément nécessaire de convenir d'une telle gare, notamment dans le cas des véhicules ad hoc, qui ne sont pas intégrés dans le parc de véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire.
6. Le § 2 sert à clarifier que des moyens d'identification électronique peuvent être utilisés pour faciliter l'identification automatique des véhicules.

Article 4 **Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule**

1. La responsabilité est conçue en tant que responsabilité pour faute présumée, laissant la possibilité d'une preuve contraire, et s'inspire du système de responsabilité en vigueur en cas de perte ou d'avarie d'un wagon P remis au transport (art. 12, § 1 RIP). Les règlements RIV et RIC prévoient actuellement un autre système de responsabilité.
2. L'indemnité est limitée à la *valeur usuelle* du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. Il n'est cependant pas possible de constater dans tous les cas le jour ou le lieu de la perte. Lors de sa 22^{ème} session (1-4.2.1999), la Commission de révision a donc ajouté une disposition selon laquelle, dans un tel cas, le jour et le lieu où le véhicule a été confié pour utilisation sont à prendre en considération (procès-verbal p. 69/70).
3. Le § 5 prévoit la possibilité que les parties au contrat peuvent convenir d'un autre système de responsabilité. Cela permettrait aux entreprises de transport ferroviaire de maintenir leurs réglementations contractuelles en vigueur. Elles pourraient p. ex. convenir d'une responsabilité indépendante d'une faute en cas d'avarie grave, avec obligation de céder des droits aux dommages-intérêts à l'égard des tiers, tel que cela est prévu actuellement au chiffre 19 du RIV et au chiffre 20 du RIC.
4. Il ressort déjà du champ d'application conformément à l'article premier, qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle et que, par conséquent, sur la base du contrat d'utilisation, l'entreprise de transport ferroviaire répond à son partenaire contractuel, mais non à des tiers. Le répéter dans le texte n'est pas seulement superflu, mais également inapproprié vu le libellé des RU CIM. Un texte a par conséquent été choisi qui maintient le parallélisme rédactionnel avec l'article 36 des RU CIM 1980 et l'article 23 des nouvelles RU CIM. Voir en outre les remarques relatives à l'article 10.

5. Tandis qu'en cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée à la valeur *usuelle*, en cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée aux *frais de mise en état* (§§ 3 et 4). Les dommages dits pécuniaires, notamment une perte de gain (*lucrum cessans*), ne sont pas indemnisés. Les parties au contrat peuvent cependant convenir de dispositions dérogatoires, en vertu du § 5, ce qui permet de continuer la pratique actuelle d'une indemnité pour perte d'usage, prévue p. ex. au chiffre 20.4 de la fiche UIC 433 pour les wagons P.

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Etant donné que l'article 4, §§ 3 et 4, prévoit, au niveau de loi, une limitation de responsabilité, bien que seulement en tant que droit dispositif, la suppression de cette limitation de responsabilité a été prévue en cas de faute qualifiée, à l'instar de l'article 44 des RU CIM 1980 et de l'article 36 des RU CIM (procès-verbal de la 12ème session, p. 15).
2. Cette disposition est contraignante, de sorte que des conventions dérogatoires entre les parties au contrat ne sont pas admises. Bien que l'on puisse supposer qu'en pratique de tels cas ne se présenteront quasiment jamais, cette protection du partenaire contractuel, en cas de faute qualifiée, paraît indiquée du point de vue juridico-politique.

Article 6

Présomption de perte d'un véhicule

1. Pour le moment, le délai à l'expiration duquel un véhicule peut être considéré comme perdu est réglé de manière très différente (3 mois pour les wagons P, conformément à l'art. 13 RIP, 12 mois pour les voitures-réseaux conformément au ch. 19 RIC et 18 mois pour les wagons- réseaux conformément au ch. 18 RIV). La disposition concernant le délai uniforme futur de trois mois (§ 1) est de nature dispositif, permettant ainsi de maintenir la réglementation en vigueur pour les voitures/wagons dits réseaux (§ 4). Une réglementation légale subsidiaire prévoyant un délai court, pour tous les véhicules, paraît utile et justifiée de nos jours.
2. La majorité des Etats membres représentés a souhaité régler le cas où un véhicule présumé perdu est retrouvé. Les dispositions de l'article 13 du RIP ont été complétées pour le cas où la restitution du véhicule n'est pas demandée ou le cas où le véhicule est retrouvé plus d'une année après le paiement de l'indemnité. L'article 29, § 4 des RU CIM a servi de modèle au § 3. Cette disposition est également de caractère dispositif (§ 4).
3. L'« ayant droit » au sens de cet article est celui qui a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport sur la base d'un contrat conformément à l'article premier.

Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

1. Lors de la 8^{ème} session de la Commission de révision, la majorité des Etats représentés a adopté la solution selon laquelle le « détenteur » du véhicule répond des dommages causés par le véhicule, à moins qu'il ne prouve que le dommage n'a pas été causé par sa faute (procès-verbal de la 8^{ème} session, p. 44). L'on entendait - et l'on entend toujours - par « détenteur » celui qui exploite économiquement de manière durable le véhicule en tant que *moyen de transport* (v. la définition à l'art. 2, lettre c). Le détenteur doit être inscrit en tant que tel sur le véhicule (art. 3, § 1, lettre a); cf. la situation en ce qui concerne les véhicules routiers).
2. Lorsque le contrat d'utilisation prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport et lorsqu'il en est fait usage, l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule n'est pas nécessairement le partenaire contractuel du détenteur, c'est-à-dire de la partie contractuelle au premier contrat d'utilisation. Une responsabilité directe du détenteur envers une telle entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule au moment de l'événement dommageable ne serait plus une responsabilité sur une base purement contractuelle, mais une telle responsabilité devrait plutôt se baser directement sur les dispositions légales des RU CUV (procès-verbal de la 8^{ème} session, p. 44 et 46/47). Sinon, la responsabilité serait délictuelle ou quasi-délictuelle conformément au droit national.
3. Lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision, une majorité des Etats représentés s'est prononcée en faveur d'une responsabilité basée uniquement sur le contrat. En convenant d'une subrogation, les parties au contrat d'utilisation peuvent obtenir que le détenteur soit substitué à l'entreprise de transport ferroviaire qui a repris le véhicule pour utilisation et qui, par la suite, a confié le véhicule à une autre entreprise de transport ferroviaire pour utilisation. On peut ainsi obtenir que cette dernière entreprise de transport ferroviaire soit à considérer comme partenaire contractuel du détenteur (v. aussi les remarques relatives à l'art. 9).
4. Il ressort déjà du champ d'application conformément à l'article premier qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 4). La responsabilité envers des tiers, qui n'ont aucun lien économique, en ce qui concerne le contrat, avec les parties au contrat d'utilisation, est réglée par le droit national (v. aussi ch. 2 des remarques relatives à l'art. 10).
5. Etant donné que les dommages causés par un véhicule peuvent être sensiblement plus élevés que les dommages dus à la perte ou à l'avarie d'un véhicule ou de ses accessoires, cette disposition ne peut pas être conçue simplement à l'instar de l'article 4. Il n'est notamment pas acceptable de limiter les dommages-intérêts aux seuls dommages matériels. Contrairement à la situation en cas de perte et d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, des dommages corporels entrent également en ligne de compte. Tandis que dans le cas de l'article 4, les dommages dits (purement) pécuniaires sont limités en principe à une perte d'usage, les dommages matériels causés par les véhicules peuvent, quant à eux, être sensiblement plus élevés, notamment lors de dommages à l'infrastructure et à des tiers, dommages pour

lesquels l'entreprise ferroviaire de transport utilisatrice répond (p. ex. dommages à l'environnement).

6. Conformément à l'article 12, § 6 du RIP, les actions du chemin de fer contre les titulaires pour des dommages causés par les véhicules en cours de transport sont réglées par le contrat d'immatriculation. Conformément au chiffre 22 de la fiche UIC 433, la responsabilité du titulaire est différente si le dommage est causé par un organe d'infrastructure (du véhicule) intéressant la sécurité de l'exploitation ou non. Le titulaire ne répond des dommages qui ont été causés par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation que si l'entreprise ferroviaire prouve que le dommage ne résulte pas d'une faute causée par elle. Dans tous les autres cas, le titulaire doit prouver que le dommage est imputable à une faute du chemin de fer afin de pouvoir se libérer de sa responsabilité. Les Etats membres représentés lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision se sont prononcés à l'unanimité (moins 5 abstentions) en faveur d'une solution qui prévoit comme modèle légal une responsabilité pour faute, mais sans limitation des dommages-intérêts (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 20).
7. Conformément au § 2, les dispositions du § 1 ont un caractère de droit dispositif. Par conséquent, la pratique actuelle des contrats d'immatriculation, conformément à la fiche UIC 433 et à l'accord dit de garantie, peut être continuée lorsque les parties au contrat d'utilisation en conviennent ainsi. La réglementation prévue au chiffre 68 du RIV et au chiffre 21 du RIC, conformément à laquelle les entreprises de transport ferroviaire supportent elles-mêmes les dommages causés par les véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire peut être également maintenue par une convention, conformément au § 2. Une telle réglementation est appropriée si les parties au contrat peuvent partir de l'idée que les dommages qu'elles subissent et les dommages causés par leurs véhicules sont plus ou moins équivalents dans leur ensemble. Les parties au contrat d'utilisation s'épargneront ainsi des recherches difficiles et coûteuses des causes du dommage, des procédures de sauvegarde de moyens de preuve, qui pourront considérablement troubler l'exploitation ferroviaire, et des litiges très coûteux.

Article 8 **Subrogation**

1. « Subrogation » signifie que dans une relation juridique une personne se substitue à une autre afin de permettre à la première d'exercer, pleinement ou en partie, les droits de la seconde personne.
2. La subrogation est liée à l'accord du détenteur (v. également ch. 7).
3. Comme indiqué au chiffre 1 des remarques relatives à l'article 7, dans le cas de contrats permettant à l'entreprise de transport ferroviaire de confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, cette deuxième ou toute autre entreprise de transport ferroviaire subséquente n'est pas le partenaire contractuel du détenteur. En cas de dommages causés au véhicule, la subrogation permet, d'une part, au partenaire contractuel du détenteur de se substituer juridiquement à l'entreprise de transport ferroviaire à qui le

véhicule a été confié (lettre a). La subrogation permet, d'autre part, en cas de dommages causés par le véhicule, au détenteur de se substituer, dans ses rapports avec les autres entreprises de transport ferroviaire subséquentes ayant utilisé le véhicule, à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a lui-même confié contractuellement le véhicule; il répond, par conséquent directement et contractuellement à l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice (lettre b).

4. Bien que la subrogation doive être convenue entre les parties, les RU CUV prévoient expressément cette possibilité afin de garantir que de telles conventions seront reconnues dans tous les Etats membres et que l'admissibilité de telles conventions ne sera pas contestée ou limitée en s'appuyant, le cas échéant, sur des dispositions du droit national (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 21).
5. La subrogation (lettre a), en vertu de laquelle l'entreprise de transport ferroviaire qui est partenaire contractuel du détenteur convient qu'elle se substitue vis-à-vis de ce dernier à l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise réellement le véhicule, permet d'obtenir, par convention contractuelle, la « canalisation » (jusqu'alors prévue à l'article 12, § 5 RIP) de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie du véhicule sur l'entreprise de transport ferroviaire immatriculatrice. La deuxième possibilité de subrogation (lettre b), à savoir que le détenteur se substitue vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice qui n'est pas son partenaire contractuel direct, à l'entreprise de transport ferroviaire qui a remis le véhicule, crée des nouvelles possibilités, qui sont celles d'une responsabilité *contractuelle* directe du détenteur envers l'entreprise de transport utilisatrice. Selon la deuxième partie de phrase de la lettre b), le droit d'action doit toutefois être exercé par l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur. Ainsi est obtenue une « canalisation » des droits telle qu'elle est actuellement garantie par l'article 12, § 6 du RIP.
6. Lorsque les parties au contrat d'utilisation, qui permet de confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire, n'usent pas de la possibilité de la subrogation, d'éventuelles actions délictuelles du détenteur pour avarie ou perte du wagon contre l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CUV et du contrat d'utilisation (art. 10).
7. Les parties au contrat d'utilisation peuvent, en outre, convenir que le véhicule peut être confié à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, mais que dans un tel cas, il n'est pas permis de convenir d'une subrogation (v. également la remarque sous ch. 2).
8. La subrogation n'est pas la seule convention autorisée, d'autres conventions peuvent également être prévues dans le contrat d'utilisation.

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

1. Le § 1 correspond à l'article 40 des RU CIM, à l'article 51 des RU CIV et à l'article 18 des RU CUI.

2. L'idée que les RU CUV qualifient également les gestionnaires de l'infrastructure *ex lege* en tant que personnes au service desquelles recourt l'utilisateur du véhicule n'a tout d'abord pas été reprise par les Etats membres représentés dans la Commission de révision (procès-verbal de la 12^{ème} session, p. 25), mais a été adoptée à l'unanimité lors de la 20^{ème} session, sous réserve que les parties au contrat puissent convenir d'autres règles (§ 2) (procès-verbal de la 20^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 9/10).
3. Le § 3 sert à préciser que non seulement les parties au contrat d'utilisation répondent de leurs agents et des autres personnes, mais également l'entreprise de transport ferroviaire ou le détenteur qui leur a été substitué par subrogation. Eu égard au § 1, le § 3 n'est pas indispensable, étant donné que l'article 8 doit justement avoir pour effet que les droits ne peuvent être exercés que par les parties/à l'encontre des parties au premier contrat d'utilisation; il exclut toutefois une interprétation divergente, élimine tous les doutes et sert ainsi à la clarté juridique.

Article 10 **Autres actions**

1. Le libellé « dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent » doit également inclure des tiers, qui ne participent pas au contrat d'utilisation, dans la mesure où ils ont des liens économiques avec une des parties au contrat d'utilisation, liens qui ont une connexité certaine avec le contrat d'utilisation. Il pourrait s'agir p.ex. des parties aux contrats d'utilisation subséquents ou le propriétaire, selon le droit civil, du véhicule.
2. Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM, à l'article 52 des RU CIV et à l'article 19 des RU CUI (cf. également la jurisprudence concernant l'art. 28, par. 1 CMR, notamment le jugement du Bundesgerichtshof allemand du 12.12.1991). Elle doit garantir que les conditions et limitations prévues dans ces Règles uniformes et dans le contrat d'utilisation ne seront pas contournées du fait que d'autres actions, notamment des actions délictuelles, peuvent être exercées soit par les parties au contrat d'utilisation, soit par des tiers ayant des liens économiques avec eux.
3. L'article 10 s'applique uniquement aux actions en dommages-intérêts pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, puisque les RU CUV ne prévoient de limitation de responsabilité que dans ce cas là. Pour les dommages causés par les véhicules, l'article 7 prévoit par contre une responsabilité pour faute sans limitation, ce qui rend superflu des dispositions analogues. Par contre, lorsque les parties au contrat d'utilisation ont fait usage des possibilités introduites par l'article 7, § 2 et sont convenues de dispositions dérogatoires et lorsqu'elles ont prévu dans cette dérogation des limitations de responsabilité, ces limitations contractuelles ne peuvent produire d'effet qu'entre les parties et non envers des tiers. Dans la mesure où il s'agit de plusieurs contrats d'utilisation subséquents, il faudrait garantir par des clauses contractuelles que les parties à chaque contrat subséquent ne pourront pas faire valoir, en tant que tiers par rapport au premier contrat d'utilisation, des droits vis-à-vis du détenteur du véhicule qui vont au-delà de ce qui a été prévu contractuellement.

4. Le § 2 sert de clarification, à l'instar de l'article 9, § 3.

Article 11 **For**

Le § 1 permet aux parties au contrat d'utilisation de convenir de la juridiction compétente. Les parties peuvent également convenir d'un tribunal dans un Etat non membre (procès-verbal de la 20^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 13) à condition que les tribunaux de l'Etat non membre reconnaissent une telle clause attributive de juridiction. Les tribunaux des Etats membres où le dommage s'est produit ne sont que subsidiairement compétents (§ 2).

Article 12 **Prescription**

1. Le délai de prescription de trois ans correspond aux dispositions de l'article 12, § 7 du RIP en vigueur. Une proposition visant à réduire ce délai à deux ans, c'est-à-dire au délai de prescription le plus long prévu dans les RU CIM, a été rejetée, avec une nette majorité, par les Etats membres représentés avec le motif que la situation concernant les droits résultant du contrat d'utilisation n'est pas comparable à celle concernant les droits résultant du contrat de transport (procès-verbal de la 8^{ème} session, p. 48).
2. Le § 2, lettre a) a été complété par la précision du moment à partir duquel court le délai, lorsque le jour où le véhicule a été perdu n'est pas connu, mais que la perte est présumée.

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

Rapport explicatif¹¹

Généralités

1. Dans son analyse des conséquences de la Directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991, l'Office central a attiré l'attention sur le fait que la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la prestation de services de transport conduirait à des nouvelles relations juridiques et à des nouveaux types de contrats. Dans un tel cas, les entreprises de transport ferroviaire sont client et partenaire contractuel du gestionnaire de l'infrastructure, alors que les voyageurs, les expéditeurs de marchandises et les titulaires de wagons de particuliers ne sont pas en relation contractuelle directe avec les gestionnaires de l'infrastructure, mais uniquement avec les entreprises de transport ferroviaire en tant que transporteurs ou utilisateurs de wagons (lettre circulaire du 22.1.1993, ch. 9).
2. Dans le catalogue de questions relatif à la révision de la COTIF 1980 (lettre circulaire du 3.1.1994), l'Office central a, entre autres, posé la question de savoir si le transporteur doit répondre des dommages causés par l'infrastructure et si l'action en recours entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure doit être réglée dans des Règles uniformes ou si cette question devrait être réglée par les parties au contrat conformément au droit national.
3. Dans leurs réponses, presque tous les Etats membres et toutes les organisations et associations internationales interrogés (à l'exception du Maroc et du Comité international des transports ferroviaires - CIT) se sont en principe prononcés en faveur d'une responsabilité du transporteur envers le client en ce qui concerne les dommages causés par une infrastructure défectueuse ou par son exploitation, mais de l'octroi au transporteur d'un droit de recours contre le gestionnaire. La grande majorité des Etats membres a par contre été d'avis que de telles actions en recours ne devraient pas être réglées dans des Règles uniformes élaborées dans le cadre de l'OTIF, mais devraient être réglées par le droit national ou faire l'objet d'une convention entre les parties au contrat (résumé des réponses, Bulletin 1994, p. 124, 126).
4. Dans le cadre des prises de position des Etats membres ainsi que des organisations et associations internationales relatives au projet de l'Office central pour des nouvelles Règles uniformes CIM (RU CIM) du 5 mai 1995, lors des débats de la 3^{ème} Assemblée générale (14-16.11.1995) et de la 3^{ème} session de la Commission de révision (11-15.12.1995, procès-verbal, p. 2) ainsi que lors de discussions d'experts, s'est imposé le point de vue qu'une réglementation internationale uniforme des relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur serait utile et souhaitable.

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

5. A l'occasion de la 4^{ème} session de la Commission de révision (25-29.3.1996), la relation transporteur/client/gestionnaire de l'infrastructure a été réglée dans les RU CIM de manière à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit déclaré *ex lege* auxiliaire du transporteur, celui-ci étant par conséquent responsable envers ses clients des dommages causés par une défektivité de l'infrastructure. Les clients ne peuvent faire valoir des droits contre le gestionnaire de l'infrastructure que dans les conditions et les limitations des RU CIM (art. 41, § 2 CIM).
6. Le projet de Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris le rapport explicatif, élaborés par l'Office central, a été transmis aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées par lettre circulaire du 1er juillet 1996 (projet publié dans le Bulletin 1996, p. 181-187, rapport explicatif dans le Bulletin 1996, p. 187-195). Le projet a été adopté en première lecture lors de la 9^{ème} session de la Commission de révision (9-13.12.1996) et en deuxième lecture lors de la 17^{ème} session (2^{ème} séance, 5.5.1998).
7. Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI) adoptées par la Commission de révision se basent sur l'idée fondamentale que l'on laisse aux parties au contrat un maximum de libertés dans la conception de leurs relations contractuelles, la responsabilité devant toutefois être réglée de manière uniforme et contraignante. L'on évite ainsi en particulier les problèmes qui pourraient résulter de différents régimes de responsabilité nationaux.
8. Les RU CUI règlent uniquement - exception faite de l'article 6, § 1, première et deuxième phrases (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6) - les relations contractuelles entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur; elles doivent garantir que cette réglementation ne soit pas contournée par d'autres actions concurrentes (actions délictuelles ou quasi-délictuelles). Ainsi des actions concurrentes, à quelque titre que ce soit, ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations prévues dans les RU CUI (art. 19). Afin d'éviter que ces règles ne soient contournées, les Règles uniformes incluent également les actions à exercer contre les auxiliaires desquels répondent le gestionnaire ou le transporteur (cf. également art. 41, § 2 CIM).
9. En revanche, les RU CUI ne règlent pas d'autres relations juridiques comme p. ex. les relations entre le gestionnaire et ses auxiliaires ou celles entre le transporteur et ses auxiliaires. Elles ne règlent par ailleurs pas non plus la relation entre le gestionnaire ou le transporteur et des tiers. Cela signifie p. ex. que d'éventuelles actions du gestionnaire contre les partenaires contractuels du transporteur (p. ex. l'expéditeur qui a causé un dommage en raison d'un mauvais chargement non seulement au transporteur mais aussi au gestionnaire de l'infrastructure) ne sont pas réglées par les RU CUI. Ces relations juridiques sont soumises au droit national applicable dans chaque cas d'espèce, conformément au droit international privé.
10. L'article 21 est une exception aux principes présentés sous les chiffres 7 et 8. Les actions des auxiliaires du gestionnaire ou du transporteur, elles aussi, ne peuvent

être exercées contre l'autre partie au contrat d'utilisation que dans les conditions et limites des RU CUI. Ce « parallélisme » doit empêcher que la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire soit modifiée par le biais d'actions introduites par les auxiliaires.

11. Lors de sa 16^{ème} session, la Commission de révision a décidé, en principe, d'introduire les dispositions identiques des Appendices sous forme de dispositions communes dans la Convention de base (procès-verbal, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions concernant le droit national applicable et l'unité de compte figurent dans les articles 8 et 9 de la COTIF (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 11/12 et procès-verbal de la 19^{ème} session p. 13-17).
12. Compte tenu du for prévu à l'article 46 des RU CIM et à l'article 57 des RU CIV ainsi que de la réglementation prévue à l'article 24, il n'est pas exclu que des tribunaux dans des Etats membres différents soient compétents pour les actions contre le transporteur et les actions contre le gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, une définition du droit national, comme celle prévue à l'article 8 de la COTIF, n'entraînera probablement pas des difficultés juridiques insurmontables. Le § 3 de cet article comporte un renvoi général, ce qui signifie que le droit international privé de l'Etat dans lequel l'ayant droit fait valoir ses droits est compris dans le renvoi. Eu égard au principe du « proper law » et de l'unité des décisions, valables dans pratiquement tous les ordres juridiques, ainsi qu'au fait que le fondement de responsabilité est réglé de manière uniforme, le cas de figure, où des règles différentes devraient être appliquées par les tribunaux, est peu probable.
13. En ce qui concerne la protection des données (v. les dispositions prévues dans le projet de l'Office central du 1.7.1996), la Commission de révision a jugé qu'une réglementation au niveau international n'était pas nécessaire (v. procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 14).
14. La Commission de révision a supprimé la disposition prévue dans le projet de l'Office central concernant le montant maximal des dommages-intérêts en cas de dommages matériels. Les parties au contrat restent par conséquent libres de conclure des accords qui répartissent le risque entre elles (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 36).
15. Moyennant deux modifications (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8), la 5^{ème} Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a adopté unanimement, avec une abstention, les textes décidés par la Commission de révision.
16. Compte tenu de l'évolution de la législation de l'Union européenne concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, une adaptation des RU CUI s'est révélée inévitable pour garantir leur compatibilité avec le droit de l'UE. Lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.6.2010), la Commission de révision a adopté les adaptations requises. Elles sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

En particulier**Titre premier****Généralités****Article premier****Champ d'application**

1. Le § 1 renonce à limiter le champ d'application aux contrats à titre *onéreux*. Les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ne sont pas toujours nécessairement des contrats à titre onéreux. Il est en principe concevable qu'une infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire est p. ex. une autorité étatique, soit à la disposition de différents transporteurs sans qu'il y ait une contrepartie économique directe.
2. Les RU CUI sont uniquement applicables dans la mesure où le contrat d'utilisation a pour fin des transports internationaux ferroviaires au sens des RU CIM et des RU CIV. Les Etats membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic intérieur.
3. La dernière phrase du § 1 sert à préciser que les RU CUI sont également applicables à une infrastructure ferroviaire gérée par un Etat ou par des institutions gouvernementales. Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure « étatique », le contrat d'utilisation n'est pas nécessairement à caractère de droit civil; il est aussi possible qu'il s'agisse de contrats de droit public. Ceux-ci seront toutefois également soumis aux RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité.
4. Le § 2 souligne le fait que ces Règles uniformes visent à régler uniquement les relations des parties au contrat d'utilisation entre elles. Comme cela a déjà été précisé aux chiffres 7 à 9 des Généralités, un « parallélisme » des actions concurrentes contre les auxiliaires des parties au contrat doit exclure toute possibilité de contourner l'application des RU CUI. En tant qu'un des exemples les plus importants des relations juridiques qui restent soumises au droit national, le § 2, lettre a), précise que la responsabilité des employeurs ou des commettants des auxiliaires envers ces derniers n'est pas réglée par les RU CUI, mais par le droit national.
5. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 2**Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels**

Tout comme l'article 2 des RU CIV, l'article 2 prévoit que chaque Etat peut déclarer de ne pas appliquer les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures, lorsque l'accident est survenu sur son territoire et que les victimes sont des ressortissants de cet Etat ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 3; cf. également art. 3 CIV 1980). La déclaration peut – en accord avec l'article 42, § 1, deuxième phrase de la COTIF - être faite à tout moment.

L'article 42, § 1, première phrase de la COTIF prévoit la possibilité de déclarer également à tout moment qu'un Appendice déterminé à la Convention ne sera pas appliqué dans son intégralité.

Article 3 **Définitions**

1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes.
2. La Commission de révision a renoncé sciemment à renvoyer à l'Annexe I, partie A du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 concernant la définition du contenu des différentes positions des schémas d'enregistrement de l'Appendice I du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 ou à reprendre textuellement à la lettre a) la définition du terme de « infrastructure ferroviaire » telle qu'elle figure dans la Directive 91/440/CEE. Une définition plus générale convient mieux, étant donné qu'elle permet de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution éventuelle en la matière et qu'elle évite que, par le biais des RU CUI, un règlement de la Communauté européenne (CE) ne devienne loi dans tous les Etats membres de l'OTIF, loi qui devrait être modifiée en cas de modification du règlement (v. procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 6; procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 4).
3. En français, il n'existe pas d'expression équivalente au terme juridique allemand de « Leute », qui comprend à la fois les agents et les autres personnes auxquelles on recourt pour l'exécution de ses tâches. Le projet de l'Office central du 1er juillet 1996 a, par conséquent, dans l'intérêt d'une simplification rédactionnelle, employé le terme de « auxiliaires » („Hilfspersonen“) et l'a défini (lettre d) conformément au libellé adopté pour l'article 40 des RU CIM lors de la 4^{ème} session de la Commission de révision (25-29.3.1996).
4. Ce terme ne visait que des personnes en situation de dépendance, vis-à-vis desquelles le commettant a un droit de surveillance et un droit de donner des instructions. Selon la conception du projet de l'Office central, les éventuels sous-traitants et fournisseurs indépendants ne devaient pas être compris dans cette définition (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 26). Lors de sa 17^{ème} session, la Commission de révision a toutefois élargi cette conception, de manière à ce que le terme de « auxiliaires » („Hilfspersonen“) englobe les personnes physiques ou morales auxquelles l'on a recours pour fournir la prestation, indépendamment de la question de savoir si ces auxiliaires dépendent économiquement du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 7/8).
5. Comme principal exemple, il convient de citer en tant que tiers au sens des RU CUI (lettre e) les partenaires contractuels du transporteur, c'est-à-dire l'expéditeur et le destinataire (v. également sous le ch. 9 des Généralités). Les actions des parties au contrat de transport contre le gestionnaire de l'infrastructure sont toutefois soumises aux conditions et limitations des RU CIM et des RU CIV, étant donné qu'à l'avenir, le gestionnaire de l'infrastructure est *déclaré ex lege* auxiliaire du transporteur (art. 40 CIM et art. 51 CIV).

6. Lors de la rédaction de l'ensemble des textes, la Commission de révision s'est efforcée d'éviter, dans la mesure du possible, d'utiliser le terme « personne » (v. doc. Rev. 16/3 du 25.2.1998). Pour des raisons linguistiques, la Commission de révision a cependant utilisé ce terme dans le texte français pour définir le terme « tiers ». Il est évident que ce terme, dans ce contexte, inclut les personnes morales.
7. Les mots « dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale », utilisés à la lettre f), correspondent à la terminologie de la Directive 91/440/CEE.
8. La définition à la lettre g) (« certificat de sécurité ») clarifie qu'il ne s'agit pas uniquement de la sécurité des véhicules, mais que ce certificat se rapporte également à l'organisation interne de l'entreprise et au personnel à employer (cf. Directive 95/19/CE).
9. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a adapté certaines définitions ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 4 **Droit contraignant**

1. En principe, les RU CUI ont un caractère impératif et prévalent sur le droit national. Le libellé suit celui de l'article 5 des RU CIM.
2. Il y a liberté contractuelle en ce qui concerne les conditions économiques et la durée de validité du contrat d'utilisation.
3. La dernière phrase, reprise telle quelle de l'article 5 des RU CIM permet aux parties au contrat d'élargir leur responsabilité. La possibilité de limiter la responsabilité n'est prévue qu'en ce qui concerne le montant maximal de l'indemnité en cas de dommages matériels. Une limitation de la responsabilité en cas de dommages corporels, ne se justifierait pas du point de vue politico-juridique.
4. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Titre II

Contrat d'utilisation

Article 5 **Contenu et forme**

1. Dans l'intérêt de la clarté juridique, le § 1 fixe le principe selon lequel il doit être conclu un contrat d'utilisation qui, conformément au § 2, règle les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Les parties sont en principe libres de convenir du contenu, notamment de l'ampleur de l'utilisation et des prestations respectives. Le résultat convenu doit toutefois figurer dans le contrat.
2. Le § 2 parle à dessein de « conditions financières », étant donné qu'il est en principe pensable qu'aucune taxe directe d'utilisation ne soit perçue (v. ch. 1 des remarques

relatives à l'art. 1), mais que le gestionnaire mette l'infrastructure ferroviaire à disposition à titre gracieux ou que d'autres formes d'indemnités soient prévues en tant que « rémunération » au sens de l'économie privée.

3. La prescription de forme, selon laquelle le contrat d'utilisation doit être conclu par écrit ou sous une forme équivalente, est justifiée compte tenu de l'importance de cette relation contractuelle et d'éventuels cas de litiges. Le non-respect de la prescription de forme prévue au § 3 n'influe toutefois pas sur la validité du contrat.
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a remanié cette disposition ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

1. Les RU CUI renoncent à définir l'obligation générale du gestionnaire de l'infrastructure d'accorder au transporteur l'utilisation de l'infrastructure conformément au contrat conclu, vu que cela est évident et donc superflu.
2. En ce qui concerne le § 1, dans la teneur décidée par la Commission de révision, il a été objecté qu'une licence ne devrait être attribuée que s'il y a garantie que l'ensemble de l'exploitation répond aux exigences de sécurité (organisation interne, véhicules, personnel). Il a en outre été objecté que le § 1 représente une « surréglementation » et qu'il donne l'impression qu'un Etat puisse être contraint, contrairement à son souhait, à prévoir dans sa législation un certificat de sécurité spécifique. L'on pourrait tout au plus exiger une preuve des connaissances en ce qui concerne l'utilisation, en toute sécurité, de l'infrastructure étrangère. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé qu'en sus d'une licence, le transporteur doit, le cas échéant, également fournir un certificat de sécurité (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 18/19). Une licence est attribuée indépendamment de l'infrastructure à utiliser.
3. Le principe décidé par la 5^{ème} Assemblée générale (§ 1, première phrase), selon lequel le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire, représente une obligation qui relève en général du droit public et qui est ou devrait être réglée à un autre endroit. Ces dispositions ont, dans les RU CUI, plutôt un caractère déclaratoire et ont pour but de rappeler au transporteur ses obligations dans ce domaine. Le § 1, troisième phrase, accorde par contre au gestionnaire un droit contractuel vis-à-vis du transporteur d'exiger certains justificatifs.
4. La licence n'est pas le seul élément de preuve de la capacité d'exercer l'activité de transporteur; l'aptitude à exercer cette activité peut également être prouvée par tout autre moyen.
5. Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire de l'infrastructure, au moment de la signature ou en cours d'exécution du contrat, tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, du certificat de sécurité ou des autres éléments de preuve (§ 2).

6. En raison de l'ampleur que peuvent atteindre, dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la fois les dommages corporels par mort ou blessures et les dommages matériels par destruction ou avarie, le droit est donné au gestionnaire (§ 3) d'exiger la preuve d'une couverture financière suffisante pour de tels cas, malgré le fait qu'en règle générale des sécurités financières suffisantes sont nécessaires pour obtenir une concession d'entreprise de transport ferroviaire. Le gestionnaire est libre d'exiger ou non une telle preuve. L'auto-assurance pratiquée par certains chemins de fer peut également être considérée comme une « disposition équivalente » (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 20).
7. L'introduction d'obligations similaires pour le gestionnaire de l'infrastructure a été jugée inutile par la majorité de la Commission de révision (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 20); uniquement, en ce qui concerne l'obligation d'informer (§ 4), le gestionnaire a les mêmes obligations que le transporteur (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 17/18).

Article 7¹² **Fin du contrat**

1. Le § 1 doit être lu à la lumière des dispositions prévues aux §§ 2 à 4 concernant la dénonciation, sans délai, du contrat¹³.
2. L'article 7 différencie entre une dénonciation, sans délai, du contrat par l'une des parties au contrat, conformément aux §§ 2 et 3, et la possibilité des parties de dénoncer le contrat sans délai en vertu du § 4, dans ce dernier cas elles peuvent convenir entre elles des modalités d'exercice de ce droit. Cette différenciation est due au fait qu'à l'origine le projet de texte avait prévu une résiliation automatique du contrat d'utilisation, lorsque le transporteur ne dispose plus d'une licence valable ou d'un certificat de sécurité valable ou lorsque le gestionnaire perd son droit d'exploiter l'infrastructure (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 21-24; procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 18-21).
3. Le § 5 règle les conséquences en matière de responsabilité lorsque le contrat d'utilisation a été dénoncé.
4. Le § 6 permet aux parties au contrat de convenir de conditions particulières pour dénoncer le contrat en cas de retard de paiement et en cas de non-respect de l'obligation du transporteur de faire connaître des changements intervenus. En plus, le transporteur et le gestionnaire peuvent déroger d'un commun accord aux dispositions du § 5 concernant les conséquences de la dénonciation en matière de dommages-intérêts.

12 Durée du contrat » a été modifié sur décision de la Commission de révision lors de sa 24^e session.

13 Ce paragraphe ayant été supprimé lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque n'a plus qu'une valeur historique. Les clauses relatives à la dénonciation sans délai figurent à présent aux §§ 1 à 3.

5. Compte tenu de la suppression du § 1 décidée par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, les remarques concernant les §§ 2 et 3 s'appliquent désormais aux §§ 1 et 2, tandis que les §§ 4, 5 et 6 sont devenus les §§ 3, 4, et 5 ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Titre III

Responsabilité

Article 8

Responsabilité du gestionnaire

1. Le § 1 stipule le principe de la responsabilité objective (stricte) du gestionnaire. La personne ayant subi le dommage (le transporteur ou son auxiliaire) doit prouver la cause du dommage (gestion défectueuse ou défaut de l'infrastructure) et son montant; elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure. Le texte adopté par la 5^{ème} Assemblée générale fait apparaître encore plus clairement que la version adoptée par la Commission de révision le principe de la responsabilité objective.
2. Le texte du § 1, lettre b), précise que la responsabilité pour les dommages matériels n'inclut pas la responsabilité pour les dommages (purement) pécuniaires. Font exception, conformément au § 1, lettre c), les dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des RU CIV ou des RU CIM. Les dommages subis par les moyens de transport sont des dommages matériels que le transporteur subit directement, même si ces moyens de transport ne sont pas sa propriété selon le droit civil, mais qu'il en dispose en vertu d'un contrat conformément aux RU CUV (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 120/121).
3. Les dommages-intérêts en cas de mort et de blessures de voyageurs allant au-delà des dommages réglés dans les articles 11 et 12, notamment les actions en dommages-intérêts pour des préjudices moraux (*pretium doloris*) selon l'article 13, sont déterminés par le droit national.
4. Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation (§ 4).
5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut s'exonérer de la responsabilité objective décrite ci-dessus en vertu des causes d'exonération énumérées au § 2. Les causes d'exonération diffèrent selon qu'il s'agit de dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique) ou de dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers ou immobiliers). Pour les dommages corporels, les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux RU CIV et pour les dommages matériels par analogie aux RU CIM, toutefois sans prévoir des causes d'exonération privilégiées.

6. Les mots « en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce » avaient été introduits dans la définition de « l'événement inévitable » lors de la création de la Convention additionnelle de 1966 à la CIV, afin de souligner le caractère de responsabilité objective. Ces mots avaient pour but d'empêcher que la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs soit transformée en simple responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve. Ces mots supprimés lors de la première lecture, ont été réintroduits lors de la deuxième lecture (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 28).
7. La Commission de révision a procédé à une simplification rédactionnelle du libellé prévu, à l'origine, dans le projet, en laissant subsister des mots « en tout ou en partie, dans la mesure » seuls les mots « dans la mesure où » (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 28). Le texte correspondant de l'article 26, § 2, lettre b) des RU CIV, a été adapté à cette nouvelle version lors de la deuxième lecture.
8. Le § 3 doit être lu à la lumière du § 2, lettre a), chiffre 2. Alors que, conformément à cette disposition, le gestionnaire est responsable en partie, dans la mesure où l'accident n'est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage, il est responsable pour le tout, lorsque l'accident n'est dû que partiellement au comportement d'un tiers. Il peut donc soit se décharger entièrement, soit pas du tout. Cette réglementation a été créée par la Convention additionnelle de 1966 à la CIV et correspond à l'article 26, § 2, lettre c) des RU CIV 1980. Pour des raisons linguistiques et de systématique, cette réglementation fera dorénavant l'objet d'un paragraphe à part.
9. L'on a également examiné une proposition visant à introduire dans le § 2 sous la lettre a), chiffre 3 une phrase supplémentaire (« un transporteur utilisant la même infrastructure n'est pas considéré comme tiers »). Cette proposition a été retirée, étant donné qu'une comparaison de cette disposition avec l'article 26, § 2, lettre c) des RU CIV a fait apparaître qu'une disposition parallèle ne se justifierait pas (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 29).
10. En ce qui concerne la responsabilité du gestionnaire pour les dommages causés au transporteur en raison d'un retard ou par d'une perturbation dans l'exploitation (§ 4), voir chiffre 4.
11. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 9 **Responsabilité du transporteur**

1. En vertu de cette disposition, la personne ayant subi le dommage (le gestionnaire ou son auxiliaire) peut, conformément aux RU CUI, faire valoir ses droits aux dommages-intérêts contre le transporteur, même lorsque le dommage a été causé par des personnes ou des marchandises transportées. Les éventuelles actions délictuelles ou quasi-délictuelles contre les personnes transportées ou contre les clients responsables de la marchandise transportée ne sont pas soumises aux RU CUI (v. également ch. 8 des Généralités et ch. 1 des remarques relatives à l'art. 19).

2. Les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux causes d'exonération définies à l'article 8, c'est-à-dire par analogie aux RU CIV pour les dommages corporels (avec les modifications rédactionnelles mentionnées au ch. 7 des remarques relatives à l'art. 8) et par analogie aux RU CIM pour les dommages matériels, toutefois sans prévoir des causes d'exonération privilégiées.
3. Les actions en recours du transporteur contre des tiers ne sont pas réglées dans les RU CUI. Elles sont réglées soit par les RU CIM et les RU CIV, soit par le droit national applicable. Les recours directs du transporteur ou de ses agents contre des tiers (p. ex. l'expéditeur ou des voyageurs) ne sont pas réglés non plus dans les RU CUI, mais sont soumis aux RU CIM, aux RU CIV ou à d'autres dispositions du droit national (v. ch.7-9 des Généralités).
4. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 10

Causes concomitantes

1. Cet article règle la responsabilité lorsque des causes imputables à plusieurs intervenants ont un effet concomitant. Le § 1 règle le cas où des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à un transporteur ont eu un effet concomitant qui est à l'origine du dommage. Le § 2 règle le cas où il y a eu un effet concomitant entre des causes imputables au gestionnaire et à *plusieurs* transporteurs. Le § 3 règle le cas où il y a eu seulement un effet concomitant entre des causes imputables à *plusieurs* transporteurs. Dans les trois cas s'applique le principe selon lequel il n'y a qu'une responsabilité au prorata lorsque la cause est connue. Dans les cas des §§ 1 et 2, lorsque la cause du dommage n'est pas connue, la partie ayant subi le dommage (gestionnaire, transporteur) devra supporter son propre dommage, alors que dans le cas du § 3, les transporteurs impliqués sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.
2. Le § 2 inclut également dans cette réglementation un autre transporteur utilisant la même infrastructure, lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs ont contribué au dommage. De l'avis de l'Office central, auquel s'est joint la Commission de révision (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 32), cela se justifie du fait qu'il faut partir du principe que l'autre transporteur utilisant l'infrastructure en question a conclu lui aussi un contrat avec le gestionnaire de ladite infrastructure et que ce contrat est également soumis aux RU CUI, étant donné que sont des transporteurs au sens de cet article uniquement les transporteurs conformément à l'article 3, lettre c). En ce qui concerne le fondement de la responsabilité et les montants maxima de responsabilité, les principes des RU CUI sont donc applicables aux deux transporteurs impliqués dans le dommage.
3. Lorsque sont impliquées des entreprises de transports ferroviaires qui ne sont pas des transporteurs au sens de l'article 3, lettre c), c'est le droit national qui régit leurs relations.
4. Le § 3 s'applique aux cas où aucune cause de dommage n'est imputable au gestionnaire (v. ch. 1).

5. Sont uniquement parties au contrat le ou les transporteurs et le gestionnaire de l'infrastructure, mais pas leurs auxiliaires. Les actions des auxiliaires contre leur employeur ou commettant sont soumises au droit national (v. ch. 8 des Généralités).

Article 11 **Dommages-intérêts en cas de mort**

En ce qui concerne les chefs de préjudice, cette disposition a été conçue à l'instar de la disposition des RU CIV applicable en cas de mort et de blessures de voyageurs. En cas de dommages corporels causés par le transporteur ou causés par le gestionnaire de l'infrastructure, la règle applicable est identique.

Article 12 **Dommages-intérêts en cas de blessures**

Voir les remarques relatives à l'article 11.

Article 13 **Réparation d'autres préjudices corporels**

Contrairement à ce qui est prévu en cas de dommages matériels, une indemnité pour les dommages indirects, notamment pour préjudice moral (*pretium doloris*), n'est pas exclue en cas de dommages corporels; celle-ci est réglée par le droit national. Le droit national détermine certes si, et le cas échéant, dans quelle mesure des dommages-intérêts peuvent être demandés pour d'autres préjudices que ceux prévus aux articles 11 et 12, ces droits sont toutefois toujours limités, *quant au fond*, par les conditions de responsabilité des articles 8 et 9. Lorsque le gestionnaire ou le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité quant au fond, le droit national ne peut pas non plus accorder un droit à indemnisation pour d'autres dommages.

Article 14 **Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

1. Cette règle a, elle aussi, été conçue à l'instar des dispositions des RU CIV concernant la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs.
2. Le montant mentionné au § 2, n'est pas un montant maximal comme cela est le cas pour les autres limitations de responsabilité, mais un montant *minimal*. Lorsque le droit national ne prévoit pas de limitation du montant des dommages-intérêts, ou lorsque le montant maximal prévu par le droit national dépasse le montant prévu dans les RU CUI, cette disposition ne s'applique pas. Lorsque le droit national prévoit en revanche un montant maximal inférieur au montant à allouer sous forme de capital, prévu en unités de compte, ce montant est augmenté conformément aux dispositions des RU CUI. Avec 175 000 unités de compte (v. art. 9 COTIF), l'on a prévu le même montant qu'à l'article 30, § 2 des RU CIV.

3. La Commission de révision a tout d'abord rejeté la possibilité d'une réserve des Etats membres en cas d'implication de leurs propres ressortissants (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 35); lors de la deuxième lecture, la Commission de révision est revenue sur cette décision (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 3; v. également les remarques relatives à l'art. 2).

Article 15

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition, prévue dans le projet de l'Office central du 1er juillet 1996, a été supprimée lors de la première lecture (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 36), puis réintroduite lors de la deuxième lecture. En effet, il doit être possible, en cas de dol ou de faute qualifiée, d'aller au-delà des montants maxima prévus par le droit national (procès-verbal de la 17^{ème} session, 2^{ème} séance, p. 28/29).

Article 16

Conversion et intérêts

Cette disposition a été conçue à l'instar de l'article 37 des RU CIM et correspond à l'article 47, §§ 1 et 2 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le texte de cet article correspond à l'article 49 des RU CIM 1980.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

En ce qui concerne la définition de ce terme, voir chiffre 3 des remarques relatives à l'article 2.

Article 19

Autres actions

1. Cette disposition correspond à l'article 51 des RU CIM 1980 et lors de sa 4^{ème} session la Commission de révision l'a reprise à l'article 41 des RU CIM. Il est renvoyé aux remarques relatives à cet article.
2. D'autres éventuelles actions directes contre des responsables autres que le gestionnaire de l'infrastructure ou le transporteur et de leurs auxiliaires, p. ex. contre l'expéditeur qui a causé un dommage à l'infrastructure en raison d'un chargement défectueux, ne sont pas soumises aux RU CUI. Par conséquent, elles ne sont pas soumises aux restrictions de l'article 19. Ces actions sont réglées par le droit national (v. ch. 8 des Généralités).

Article 20

Accords-litiges

Afin d'éviter des recherches longues et coûteuses des causes du dommage qui entraîneraient des perturbations dans l'exploitation ainsi que pour éviter des litiges, les parties ont la possibilité de convenir d'accords concernant p. ex. des dommages-intérêts forfaitaires, des partages de responsabilité ou de la renonciation réciproque à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts. Ces accords concernent uniquement les parties au contrat et ne peuvent pas être conclus au détriment de tiers (p. ex. auxiliaires) (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 38, 39).

Titre IV

Actions des auxiliaires

Article 21

Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

1. Les auxiliaires du gestionnaire n'ont aucune relation contractuelle avec le transporteur et il n'y a aucune relation contractuelle entre les auxiliaires du transporteur et le gestionnaire. Nonobstant cela, les RU CUI règlent également les actions de ces personnes contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Le but est là aussi de ne permettre aux auxiliaires d'exercer une action en dommages-intérêts que dans les conditions et limitations prévues par les RU CUI. En revanche, les actions des auxiliaires contre leurs employeurs ou commettants ne sont pas réglées dans les RU CUI (v. ch. 8 des Généralités).
2. L'article 21 règle uniquement les actions des auxiliaires contre l'autre partie au contrat d'utilisation, mais pas contre des tiers dans le sens de la définition à l'article 3, lettre e).

Titre V

Exercice des droits

Article 22

Procédure de conciliation

1. Compte tenu des particularités du contrat d'utilisation, il pourrait s'avérer utile de créer des institutions particulières chargées des procédures de conciliation. Dans la mesure où les parties au contrat d'utilisation prévoient des procédures d'arbitrage sur la base de cette disposition, celles-ci doivent être mises en oeuvre dans le cadre du droit national respectif, à moins que les parties n'aient convenu de faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.
2. Quant à la prescription (art. 25, § 5), l'effet d'une procédure de conciliation convenue par les parties au contrat d'utilisation est réglé de manière uniforme à l'échelle internationale.
3. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 23 **Recours**

Cette disposition est calquée sur l'article 62 des RU CIM 1980 (art. 51, § 1 CIM) et a pour but d'éviter des actions récursoires divergentes.

Article 24 **For**

1. Les RU CUI prévoient que les parties au contrat peuvent convenir du tribunal compétent. Les tribunaux de l'Etat membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal ne sont compétents que subsidiairement.
2. Les tribunaux de l'Etat membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal sont compétents, indépendamment du fait de savoir si ce dernier est défendeur ou demandeur. Cette réglementation plutôt inhabituelle du for a été motivée par l'utilité de concentrer, sur le lieu de l'accident, les enquêtes éventuelles, dont le résultat pourrait servir dans le cadre de plusieurs procédures parallèles. Les particularités techniques de l'infrastructure dans les différents Etats ont également été avancées comme argument (procès-verbal de la 9^{ème} session, p. 43).

Article 25 **Prescription**

1. Le délai de prescription habituel dans le cadre de la responsabilité du transporteur (un an) paraît trop court, étant donné qu'il peut s'agir de litiges très complexes.
2. La disposition particulière du § 3 en cas de mort de personnes, qui prévoit un délai de prescription absolu de cinq ans, a été reprise des RU CIV.
3. Le § 4 prévoit un délai supplémentaire pour les actions récursoires. Ce délai permet d'attendre l'issue de la procédure initiale. Cette réglementation correspond à l'article 20, § 5 des Règles de Hambourg.
4. En ce qui concerne le § 5, voir chiffre 2 des remarques relatives à l'article 22.
5. Le § 6 s'aligne sur l'article 60, § 6 des RU CIV et sur l'article 48, § 5 des RU CIM.

Rapport explicatif complémentaire

basé sur les décisions de la 24^{ème} session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009)
et de la 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009)

NOTE : les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- f) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- g) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 2 et § 4 lettre e) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale lors de ses 7^{ème} et 8^{ème} sessions en vue de soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques entre le droit communautaire et celui de la COTIF prévoyaient qu'en relation avec les Appendices à la COTIF autres que les Appendices F et G, les questions en suspens seraient traitées au niveau approprié afin de trouver des solutions pratiques pouvant conduire à la création de groupes de travail appropriés.
2. Conformément à ces décisions et à une initiative du Groupe de travail « Transports terrestres » du Conseil du 12 décembre 2007, un Groupe de travail ad hoc concernant l'Appendice E (CUI) (composé de représentants de la Commission européenne, du Secrétariat de l'OTIF et d'experts juridiques d'États membres de l'Union européenne (UE) et de Suisse, ci-après dénommé le « Groupe CUI ») a été constitué dans le but, premièrement, d'examiner les régimes juridiques respectifs et d'identifier les points d'achoppement potentiels, et deuxièmement de proposer des solutions pratiques.
3. Au cours de plusieurs sessions, le Groupe CUI a identifié et discuté les domaines litigieux d'incompatibilité entre le droit communautaire et les RU CUI et adopté un certain nombre de suggestions d'amendements aux RU CUI afin non seulement d'éliminer ces domaines d'incompatibilité, mais aussi de clarifier certaines parties

des RU CUI qui, en partie, ont causé des difficultés juridiques entre les deux régimes. Ces amendements et clarifications concernent

- le champ d'application,
 - les définitions des termes « gestionnaire », « transporteur », « licence » et « certificat de sécurité »,
 - les dispositions relatives au contrat d'utilisation,
 - les obligations particulières des transporteurs et gestionnaires,
 - la responsabilité des dommages causés par un retard/une perturbation dans l'exploitation et
 - les procédures de conciliation.
4. Le principal objectif des amendements suggérés par le Groupe CUI a été de prendre en compte les évolutions survenues dans la législation communautaire, y compris les instruments qui, à l'époque de l'adoption des RU CUI, n'étaient pas encore en vigueur, tels que par exemple les Directives 2001/14/CE, 2004/49/CE et 2004/51/CE ainsi que le Règlement CE/1371/2007.
5. En outre, le présent Rapport explicatif attire l'attention 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, également à la législation communautaire. Le 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 chevauchent d'une certaine manière et, pour cette raison, attire l'attention des opérateurs sur l'existence de dispositions du droit communautaire.
6. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également *mutatis mutandis* aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.
7. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions proposées par le Groupe CUI. Le libellé de la définition du terme « licence » a été toutefois modifié de façon à mieux coïncider avec la signification de ce terme en droit communautaire, et dans l'article 5bis proposé (Droit non affecté), une distinction a été opérée entre les dispositions relatives à la responsabilité des articles 8 et 9 des RU CUI où seul le droit communautaire est non affecté, et pas le droit national, et les dispositions d'autres articles où le droit national est également non affecté (pour les détails, se reporter aux remarques particulières correspondantes).
8. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications

de l'Appendice E (CUI) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 4, 8 et 9 des CUI. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la **Partie générale du Rapport explicatif**.

En particulier

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.
 - a) Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.
 - b) Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article 1er CIV et l'article 1er CIM.
 - c) La question de savoir si une entreprise/transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure est sans objet en ce qui concerne l'application des RU CUI.
 - d) Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les États où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure de ces États.
2. L'expression « aux fins de » (transports internationaux CIV/CIM) contenue dans le § 1 montre clairement que la finalité de l'utilisation est un point crucial. Elle ne signifie pas, par exemple, « au cours de la réalisation » de transports internationaux ferroviaires. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparations avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage

et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, aussi longtemps que ces actions sont liées à un transport subséquent ou précédent soumis aux RU CIV ou CIM.

3. Alors que les RU CIV/CIM font référence à la réalisation de transports sur la base d'un contrat de transport concernant chaque voyageur et chaque envoi de marchandises individuellement, l'utilisation de l'infrastructure concerne généralement le transport par trains d'un certain nombre de voyageurs et d'envois. Parmi ceux-ci peuvent se trouver des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.
4. En cas de réclamations pour dommages indirects, par exemple conformément à l'article 8, § 1, lettre c) des RU CUI :
 - a) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport nationaux indemnisés par le transporteur en vertu de la législation nationale, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu de la législation nationale, et,
 - b) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport CIV indemnisés par le transporteur en vertu des RU CIV, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu des RU CUI.
5. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* aux réclamations pour dommages causés à la marchandise.
6. Il y a toutefois divergence de points de vue concernant le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs. Le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs peut nécessiter une clarification complémentaire dans chaque cas spécifique.
7. Compte tenu du fait que le champ d'application des RU CUI se chevauche dans tous les cas en partie avec celui du droit communautaire ou du droit national correspondant, les dispositions de plusieurs autres articles des RU CUI, qui pourraient donner lieu à malentendus en ce qui concerne le droit applicable, ont été modifiées en conséquence et des informations complémentaires fournies dans le Rapport explicatif.

Article 3 **Définitions**

1. La définition du terme « gestionnaire » sous la lettre b) a été élargie pour mettre en évidence qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations qui en découlent dans les domaines dans lesquels le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique.

2. La définition du terme « transporteur » sous la lettre c) a été élargie pour mettre en évidence qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences là où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique. En particulier, les transporteurs d'États non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un État membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit communautaire, ils sont soumis aux obligations de l'UE, en particulier en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité.
3. La définition modifiée du terme « licence » sous la lettre f) coïncide mieux avec la définition de ce terme en droit communautaire (voir la Directive 95/18/CE). De plus, il est maintenant précisé que la licence doit être délivrée par un État. Il est également indiqué qu'en ce qui concerne l'autorisation correspondante, la législation en vigueur dans l'État de délivrance est applicable. Si cette législation est celle de la UE ou une législation nationale correspondante, les conditions correspondantes, en particulier les exigences concernant l'octroi de la licence et le certificat de sécurité doivent être remplies, se reporter également aux remarques concernant les lettres c) et g).
4. Le libellé de la définition du terme « certificat de sécurité » à la lettre g) a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressortait déjà clairement du libellé adopté en 1999 par la 5^{ème} Assemblée générale que le certificat de sécurité doit être basé sur le droit applicable à l'endroit dans lequel est située l'infrastructure, y compris le droit applicable dans l'État membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure.

Article 4 **Droit contraignant**

Dans le contexte du présent article, le terme « stipulation » ne se réfère pas à des exigences définies ailleurs que dans le contrat CUI. Il ne se réfère pas à des dispositions légales applicables au sein de l'UE, de ses États membres ou de tout autre État. Pour les conflits potentiels des dispositions des RU CUI concernant le contrat proprement dit, en particulier avec le droit communautaire, se reporter aux remarques relatives à l'article 5.

Titre II **Contrat d'utilisation**

Article 5 **Contenu et forme**

1. Dans sa version modifiée, le § 1 fait référence non seulement au transporteur, mais aussi à d'autres personnes autorisées à conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ceci tient compte du fait que conformément au droit communautaire, non seulement un transporteur, mais aussi un « candidat », tel qu'autorisé en vertu de l'article 16.1 de la Directive 2001/14/CE (par exemple une autorité de transport public, un transitaire, un opérateur de transport combiné

ou un chargeur), qui n'est pas, en même temps, un transporteur, est autorisé à conclure un accord avec le gestionnaire d'infrastructure concernant l'utilisation de cette dernière.

2. Le § 2 ne contient plus une liste de détails qui, en règle générale, sont inclus dans un contrat de manière à garantir que dans les cas où ces détails sont déjà réglés par le droit applicable de l'État dans lequel est située l'infrastructure et, en particulier, celui d'un État membre de l'UE, les clauses contenant de tels détails ne seront pas reproduites. En lieu et place, il est maintenant stipulé que le contrat doit contenir tous les détails nécessaires aux parties au contrat pour pouvoir déterminer dans leur globalité les conditions administratives, techniques et financières d'utilisation telles que le descriptif de l'infrastructure à emprunter, la période de validité du contrat et les redevances d'utilisation. Pour les restrictions qui, en ce qui concerne les différents contenus du contrat, seraient applicables en vertu du droit de l'État dans lequel est située l'infrastructure, se reporter aux remarques relatives à l'article 5bis.

Article 5bis **Droit non affecté**

1. Le § 1 de cette nouvelle disposition indique les obligations, basées sur des dispositions, qui ne sont pas affectées, en particulier dans les domaines énumérés au § 3. Ces dispositions figurent dans le droit communautaire, mais peuvent également figurer dans le droit national des États membres de l'OTIF qui n'appliquent pas la législation communautaire. De telles obligations doivent être remplies par les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure et ne sont pas abrogées par les dispositions des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 1.
2. Le § 2 a la même intention que le § 1. Cependant, les obligations non affectées par les dispositions relatives à la responsabilité des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 2 sont uniquement celles qui doivent être remplies dans un État membre de la UE ou dans un État où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, et ne concernent pas en revanche le droit national d'un État membre de l'OTIF n'appliquant pas la législation communautaire.
3. Le § 3 contient une liste non exhaustive de domaines concernés par les obligations indiquées aux §§ 1 et 2. En ce sens,
 - a) le premier tiret est important eu égard aux questions soulevées dans les articles 5 et 7, à savoir les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure (voir Directive 2001/14/CE),
 - b) les deuxième et troisième tirets sont importants eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, §§ 1 et 2, à savoir l'octroi des licences (voir Directive 95/18/CE) et les certificats de sécurité (voir Directive 2004/49/CE),
 - c) le quatrième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, § 3, à savoir l'assurance (voir Directive 95/18/CE),

- d) les cinquième et sixième tirets, à savoir les systèmes d'amélioration des performances, sont importants eu égard aux questions soulevées dans les articles 8, § 4 et 9, § 4, afin de réduire au minimum les retards et les perturbations et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire (voir Directive 2001/14/CE) et les mesures d'indemnisation en faveur des usagers (voir Directive 2001/14/CE et Règlement CE/1371/2007), et
- e) le septième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 22, à savoir la procédure de règlement des conflits (voir Directive 2001/14/CE et l'article 292 du Traité instituant la CE).

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

Le libellé de l'article 6, § 1 (version anglaise) a été très légèrement modifié. Les questions abordées dans cet article, au sujet desquelles, dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant sont applicables, certaines dispositions légales doivent être respectées, sont traitées dans les deuxième, troisième et quatrième tirets du nouvel article 5bis.

Article 7

Fin du contrat

Le § 1 a été supprimé et le titre adapté au contenu des dispositions restantes. Cette modification prend en compte le fait que dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique, la durée du contrat d'utilisation de l'infrastructure est toujours limitée à une période d'horaire de service ou, dans des cas spécifiques, à plus d'une période de cette nature. Cette question est également traitée dans le premier tiret du nouvel article 5bis.

Titre III

Responsabilité

Article 8

Responsabilité du gestionnaire

et

Article 9

Responsabilité du transporteur

Conformément à l'article 8, § 4 et à l'article 9, § 4, la question des systèmes d'amélioration des performances et des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation en faveur des clients est traitée dans les cinquième et sixième tirets du nouvel article 5bis, dans la mesure où ces dernières sont pertinentes dans la relation contractuelle des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées.

CUI

191

Titre V

Exercice des droits

Article 22

Procédures de conciliation

La question soulevée dans le présent article au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées, est traitée dans le septième tiret du nouvel article 5bis.

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)

Rapport explicatif¹⁴

Généralités

Historique

1. Dans le cadre du mandat de la 3^{ème} Assemblée générale (14-16.11.1995) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, l'Office central a également traité le problème de l'admission technique de véhicules ferroviaires et de la validation de normes techniques applicables au matériel ferroviaire. A l'avenir, il ne sera plus possible de laisser aux entreprises ferroviaires la compétence de légiférer de manière contraignante dans ces domaines, comme cela est actuellement, *de facto*, le cas dans de nombreux Etats. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé aux documents suivants :
 - Rapport explicatif relatif au projet d'une nouvelle COTIF (annexes 3 et 4 à la lettre circulaire du 30.8.1996, A 50.00/517.96),
 - Documents AG 4/5.3 (but de l'Organisation, validation de normes techniques) et AG 4/5.4 (but de l'Organisation, procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire) du 2 juin 1997, soumis à la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997),
 - Rapport explicatif relatif à la COTIF dans sa nouvelle teneur et
 - Rapport explicatif relatif aux Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention).
2. La 4^{ème} Assemblée générale de l'OTIF :
 - avait constaté « que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles »;
 - avait considéré « que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel »;

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

- avait chargé « l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international ».
- 3. En exécution de ce mandat, l'Office central a invité des experts techniques à participer à une réunion qui s'est tenue les 2 et 3 décembre 1997 à Berne. Sur la base des résultats de ces délibérations, l'Office central a préparé un projet de « Règles uniformes concernant la reconnaissance et 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 G¹⁵ à la Convention) ». Ce projet a été transmis par lettre circulaire du 19 décembre 1997 aux gouvernements des Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées.
- 4. La Commission de révision a examiné ce projet lors de sa 15^{ème} session (2-6.3.1998). Bien que le quorum fût atteint, la Commission s'est contentée de procéder à des votes indicatifs, étant donné que les textes traités devaient être réexaminés à la lumière des propositions de la Commission européenne pour l'harmonisation technique en trafic ferroviaire dit conventionnel, annoncées pour l'automne 1998 (v. ch. 15). De l'avis unanime toute divergence entre le droit communautaire et le droit applicable, à l'avenir, dans le cadre de l'OTIF doit être évitée (v. ch. 15-22).
- 5. Lors de sa 18^{ème} session (25-28.5.1998), la Commission de révision a procédé à une deuxième lecture des RU APTU, toutefois une nouvelle fois à titre indicatif seulement, d'autant plus que le quorum nécessaire n'était pas atteint (16 des 39 Etats membres étaient représentés).
- 6. Après achèvement de la deuxième lecture, d'autres propositions matérielles ont été soumises aux cours des travaux de rédaction. Celles-ci ont été traitées lors de deux sessions de la Commission de révision (22^{ème} session, 1-4.2.1999, et 23^{ème} session, 23.3.1999).
- 7. La 5^{ème} Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a été saisie d'environ une douzaine de propositions et suggestions, au contenu parfois identique, émanant des Etats, des organisations et associations internationales ainsi que de l'Office central. Ces propositions et suggestions ont entraîné des modifications des articles 2, 3 et 8 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 2, ch. 2 des remarques relatives à l'art. 3 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8). L'Assemblée générale a adopté les textes ainsi modifiés à l'unanimité moins d'une abstention.

Conception de base

- 8. Il convient de différencier entre l'élaboration de prescriptions techniques uniformes et de normes techniques, d'une part, et la validation, d'autre part. L'élaboration

15 actuellement Appendice F

de normes techniques (normalisation) ne doit et ne peut pas être du ressort de l'OTIF. L'élaboration de normes techniques doit plutôt rester de la compétence - toutefois pas forcément exclusive - des organismes de normalisation existants, tels que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI) etc., en collaboration avec des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des constructeurs de matériel ferroviaire, afin de mettre à profit leurs connaissances disponibles.

9. L'élaboration de prescriptions techniques uniformes, qui n'ont pas le caractère de normes techniques, concernant la construction et l'exploitation de matériel ferroviaire doit également continuer à être - là aussi pas forcément de manière exclusive - du ressort des associations d'entreprises de transport ferroviaire, de gestionnaires d'infrastructure et de constructeurs de matériel ferroviaire (p. ex. l'Union internationale des chemins de fer - UIC -, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer - OSJD - et l'Union des industries ferroviaires européennes - UNIFE -).

Lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé d'établir une pleine et entière compatibilité entre les Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE et les Prescriptions techniques uniformes (PTU) adoptées par la Commission d'experts techniques. Cela va de pair avec des modifications de la procédure d'adoption et de publication des PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

10. Les RU APTU contiennent - mis à part leurs Annexes - des règles de procédure. Leur objet principal consiste à valider, respectivement à adopter, et à introduire dans les Annexes des RU APTU les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes élaborées par les organismes précités. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes figurant dans les Annexes constituent les bases matérielles pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire ainsi que pour la procédure d'admission conformément aux RU ATMF (Appendice G à la Convention).

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de publier les Prescriptions techniques uniformes (PTU) adoptées par la Commission d'experts techniques de l'OTIF non pas comme annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

11. Ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des Etats membres procèdent à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un Etat membre sera reconnue par les autres Etats membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les Etats membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/ utilisation de matériel ferroviaire.

12. La validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes, en tant que base juridique contraignante pour la procédure d'admission, doit par conséquent se faire au niveau étatique, l'OTIF se présentant comme l'Organisation appropriée.
13. En raison de la décision de la 5^{ème} Assemblée générale, selon laquelle la Commission d'experts techniques ne peut qu'adopter sans les modifier ou rejeter, mais en aucun cas modifier, non seulement des normes techniques, mais aussi des prescriptions techniques uniformes (art. 20, § 3 COTIF), la différence terminologique « validation » ou « adoption » perd, dans une large mesure, son sens. Nonobstant cela, l'Assemblée générale n'a pas procédé à de modifications rédactionnelles.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé que les normes techniques peuvent être rendues obligatoires par leur intégration dans les Prescriptions techniques uniformes (PTU). Sinon, elles sont validées ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Relations OTIF - Communauté européenne (CE)

14. Le 23 juillet 1996, le Conseil de la CE a adopté la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette directive est basée sur l'article 129 D, al. 3 du Traité CE dans la teneur du Traité de Maastricht.
15. La Commission européenne a fait part à maintes reprises, dans ses différentes publications ayant trait à la politique des transports, de son intention de soumettre des propositions au sujet de l'harmonisation et du développement de prescriptions techniques également dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel. Cela a été confirmé par le représentant de la Commission européenne qui a participé aux délibérations relatives à l'élaboration des RU APTU et RU ATMF au sein de la Commission de révision. La publication des conceptions de la CE était prévue courant d'octobre 1998, mais n'avait toujours pas eu lieu avant la clôture de la 5^{ème} Assemblée générale.
16. Selon l'avis de la grande majorité des Etats membres et de l'Office central, il convient, dans tous les cas, d'éviter une concurrence ou une incompatibilité entre le système que comptent développer la CE et la conception élaborée dans le cadre de l'OTIF.
17. Indépendamment de la problématique de savoir si, et dans quelle mesure, les dispositions du Traité CE (art. 75, art. 100, art. 129 B à D) et le respect du principe de la subsidiarité permettent à la CE de régler de manière détaillée le « complexe technique » dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel, il ne s'agit pas ici de la question de savoir s'il y a un conflit de compétence entre la CE et l'OTIF. Plutôt, il s'agit de savoir tout au plus si et, le cas échéant, dans quelle mesure les - actuellement - 15 Etats membres de la CE sont encore habilités à agir, dans ce domaine, de manière autonome au sein de l'OTIF, à partir du moment où la CE aura fait usage de son éventuelle compétence en présentant une proposition de règlement, de directive ou de décision. Dans ce contexte, la question de savoir

si et, le cas échéant, selon quelles modalités la CE peut adhérer à la COTIF, revêt elle aussi un intérêt certain. L'Office central avait préparé un projet de texte à ce sujet, qui avait trouvé l'accord de la Commission de révision (v. art. 38 du projet de COTIF, doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999) et qui a été adopté, quant à son principe, par la 5^{ème} Assemblée générale (v. remarques relatives à l'art. 38 de la COTIF). Le fait de créer la possibilité d'adhérer ne porte en aucune manière préjudice à la question de savoir si la CE en fera usage.

18. Le système élaboré dans le cadre de l'OTIF en vue d'harmoniser et de développer les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes dans le domaine du trafic international ferroviaire se limite, pour l'essentiel, à une validation. A dessein, il ne s'inspire pas des méthodes et procédures prévues dans la Directive 96/48/CE. Le système des RU APTU élaboré par l'OTIF renonce à créer des organismes et organes nouveaux pour le développement et l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes, mais laisse cette tâche, comme cela est le cas aujourd'hui, aux organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI) ainsi qu'à l'industrie - constructrice et utilisatrice - et à ses associations (p. ex. UIC, OSJD et UNIFE); sur ce point, il y a parallélisme avec la directive mentionnée.

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir la remarque à la fin du point 9) ont également des répercussions sur le système mentionné de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

19. La conception de l'OTIF en ce qui concerne l'harmonisation et le développement de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes dans le domaine ferroviaire peut plutôt être comparée à l'« Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions » du 20 mars 1958 (Accord de Genève de 1958 sur l'homologation).

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir la remarque à la fin du point 9) ont également des répercussions sur la conception mentionnée de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

20. L'OTIF a pris connaissance avec intérêt du fait qu'en 1998, la CE en tant que telle, est devenue partie contractante de l'Accord de Genève sur l'homologation, et elle s'en félicite. Ce cas pourrait servir de précédent pour une adhésion de la CE à l'OTIF. Cela vaudrait surtout pour le cas où la CE se déciderait à renoncer à un propre système d'harmonisation et de développement de prescriptions techniques en trafic ferroviaire conventionnel (exception faite du cas du trafic à grande vitesse) et se déciderait à participer activement aux travaux de l'OTIF. Le champ d'application des RU APTU et RU ATMF, élaborées dans le cadre de l'OTIF, dépassera le domaine géographique de la CE et s'étendra, compte tenu du nombre actuel des Etats membres de l'OTIF, sur 39 Etats en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient

à condition toutefois qu'aucun de ces Etats ne formule de réserves à l'encontre de ces nouveaux Appendices (v. art. 42 COTIF).

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session tiennent compte des évolutions survenues dans l'intervalle au sein de l'UE ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

21. Dans le cas de la Directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses, la CE s'est engagée dans une voie qui a été vivement approuvée par les 39 Etats membres de l'OTIF et qui a fait ses preuves. La CE a renoncé à élaborer ses propres règles juridiques de nature technique concernant le transport des marchandises dangereuses et a repris, sous forme d'appendice à la Directive 96/49/CE, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) dans son intégralité, lequel, dans le cadre de l'OTIF, est développé et adapté en permanence au progrès scientifique et technique, en étroite coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), eu égard à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
22. La conception des RU APTU et des RU ATMF, développée dans le cadre de l'OTIF, a une incidence non seulement sur la politique des transports, mais aussi sur la politique en matière de sécurité des transports, d'industrie et de concurrence. Elle est en accord avec la politique jusqu'alors suivie par la CE dans les domaines du transport, de l'industrie et de la concurrence, à savoir : marché intérieur, libéralisation des transports, harmonisation juridique, harmonisation technique et neutralité en matière de concurrence.

Commission d'experts techniques

23. La procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes a été conçue d'une manière aussi souple que possible, à l'instar de la procédure de modification du RID.
24. Les décisions sont prises par la Commission d'experts techniques prévue dans la Convention de base (v. art. 20 COTIF), Commission dans laquelle sont représentés avec siège et droit de vote tous les Etats membres et, éventuellement, les organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré (p. ex. la CE).
25. La création de la Commission d'experts techniques et les principales questions de procédure, y compris les prescriptions relatives à la mise en vigueur des décisions, sont réglées dans la Convention même (v. art. 20, 33 et 35 COTIF).

Annexes techniques¹⁶

26. A l'origine, le but des travaux de l'Office central était de soumettre à la 5^{ème} Assemblée générale des textes discutés et approuvés par la Commission de révision qui ne se limitent pas uniquement aux RU APTU et RU ATMF. Il était plutôt prévu de reprendre, dans la mesure du possible, dans les Annexes des RU APTU, après un remaniement nécessaire, les normes et prescriptions techniques déjà existantes et de les adopter par la 5^{ème} Assemblée Générale. Il s'agit en particulier de l'Accord international sur l'Unité Technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, des prescriptions techniques des Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international et des fiches techniques de l'UIC, qui ont un caractère contraignant pour les chemins de fer.

Les explications figurant sous ce titre ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir les remarques à la fin des points 9 et 10) ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

27. L'élaboration des Annexes des RU APTU occasionne toutefois une charge de travail considérable. L'UIC s'était déclarée disposée, en mars 1998, à prendre en charge les travaux préliminaires. Dans le cadre de la 18^{ème} session de la Commission de révision (25-28.5.1998), un représentant de l'UIC a présenté les travaux préliminaires à l'introduction des prescriptions techniques du RIV et du RIC ainsi que des fiches techniques de l'UIC dans les Annexes 1 à 7 (actuellement 8, v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8) des RU APTU. A la demande de l'Office central, l'UIC avait préparé un document qui devait permettre aux Etats membres de se faire une idée, à titre d'exemple, de la façon dont pourraient être rédigées les Annexes des RU APTU. Ce document était à la disposition des délégués à la 5^{ème} Assemblée générale (doc. AG 5/3.22 du 21.5.1999).

28. Etant donné que les Annexes techniques comportent des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts techniques, ces travaux n'influaient pas le déroulement des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de l'Assemblée générale.

29. La majeure partie des travaux liés à l'élaboration des Annexes des RU APTU ne pourra être achevée qu'après la 5^{ème} Assemblée générale. En raison du volume de ces Annexes, l'on a choisi, une solution de technique juridique comparable à celle adoptée, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID).

30. La Commission d'experts techniques devrait toutefois décider des Annexes des RU APTU immédiatement après l'entrée en vigueur de la COTIF, conformément à l'article 8, § 3. Les travaux préparatoires y afférents devraient être réalisés par

16 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

un organisme approprié, composé de représentants des gouvernements et d'experts, qui - sous réserve de l'octroi des moyens financiers par le Comité administratif - pourrait, conformément à la COTIF en vigueur, siéger formellement en tant que Commission de révision sans toutefois prendre de décisions définitives.

31. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et de toutes les nouvelles prescriptions, l'on devra se contenter des prescriptions actuelles (v. ch. 26).
32. Le but, à moyen ou à long terme, consisterait à créer un règlement largement uniforme en matière de construction et d'exploitation de matériel ferroviaire, applicable à tous les chemins de fer dans les Etats membres de l'OTIF.

En particulier

Article premier Champ d'application

1. Le projet règle la procédure en ce qui concerne:
 - la « *validation* » de normes techniques et
 - l' « *adoption* » de prescriptions techniques uniformes en général.

Voir toutefois sous chiffre 13 des Généralités.

2. Le groupe d'experts mentionné au chiffre 3 des Généralités a toutefois distingué trois étapes au niveau de la procédure de normalisation, à savoir outre l'élaboration et la validation, l' « homologation », c'est-à-dire la constatation d'une autorité ou d'un organe dûment mandaté par cette autorité, qu'une norme technique rend des règles techniques reconnues, la norme n'étant toutefois pas contraignante en général, mais ayant un effet de preuve, ce qui peut avoir indirectement des conséquences juridiques.
3. Le terme « homologation » est cependant utilisé, en langage courant, et surtout dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités), dans un autre sens, à savoir dans le sens d'une procédure administrative, selon laquelle les autorités compétentes déclarent, après un examen préalable, qu'un véhicule, un équipement ou des pièces correspondent à une certaine réglementation ou à un certain type. Par conséquent, les RU APTU n'utilisent pas ce terme.
4. Par ailleurs, les avis des experts étaient partagés quant à la question de savoir si ce stade de la validation d'une norme technique devait être réglé dans des Règles uniformes ou si cette question pouvait, éventuellement, être réglée au moyen de la définition du terme « norme technique ». Les experts ont eu des avis partagés en ce qui concerne la question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure un énoncé voire une réglementation concernant l'élaboration de normes et de prescriptions techniques était utile et nécessaire dans les RU APTU. A ce sujet, voir également les remarques relatives à l'article 2 concernant la définition du terme « norme technique ».

5. La Commission de révision n'avait pas jugé nécessaire de prévoir, en sus de l' « élaboration » et de la « validation », une telle « reconnaissance » d'une norme technique dans les RU APTU (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 7-10 ; procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 12).

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a développé les avis émis à ce sujet (voir la remarque sous Généralités, à la fin du point 13) ; voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

6. L'article 4 précise que *l'élaboration* de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes n'est pas réglée par les RU APTU.

Le précédent énoncé ne vaut pas pour les PTU en raison des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, qui incluent une refonte de l'article 4 ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

7. Le champ d'application a été défini de manière assez large, afin d'y inclure des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes non seulement pour les véhicules ferroviaires, leurs équipements et leurs pièces, mais aussi pour l'infrastructure, les systèmes de sécurité des circulations et de régulation et le matériel ferroviaire en général, dans la mesure où ils sont destinés à être utilisés en trafic international (v. l'énumération des Annexes techniques à l'art. 8).

Concernant la remarque précédente entre parenthèses, voir sous Généralités les explications rajoutées à la fin du point 10.

Article 2 **Définitions**

1. Une partie de ces définitions se trouve déjà dans d'autres Appendices, p. ex. les RU CUI et les RU CUV (« infrastructure ferroviaire », « entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire » de l'infrastructure ferroviaire), d'autres définitions ne figurent que dans les RU APTU (« matériel ferroviaire », « véhicule de traction », « norme technique » etc.). Lors de sa 19^{ème} session, la Commission de révision a décidé de faire figurer toutes les définitions - quand et dans la mesure où cela est nécessaire - dans les Appendices respectifs et non pas dans la Convention de base même (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 17), étant donné qu'elles ne sont pas nécessairement uniformes, mais peuvent être libellées de manière différente, en fonction de l'objet de l'Appendice respectif.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier cet article en profondeur ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

2. « Prescriptions techniques » serait en fait le terme général et générique, qui comprend également les „normes techniques“ au sens strict. Le terme « normes techniques » n'est toutefois pas compris ou utilisé de manière uniforme dans le langage courant. Les RU APTU essaient, par conséquent, de parvenir à une délimitation de ces termes et ne désignent comme « prescriptions techniques » que les prescriptions qui ne sont pas des « normes techniques » au sens strict de la

définition de la lettre k). La 5^{ème} Assemblée générale a décidé, sur suggestion de la Commission européenne, d'assimiler les spécifications techniques élaborées dans le cadre de la CE à une « norme technique » (procès-verbal, p. 125-127). Cela doit éviter des confusions en ce qui concerne les règles techniques adoptées ou validées par des institutions européennes. Etant donné que les « spécifications techniques » de la CE ne sont pas toujours le résultat d'une normalisation au sens de la lettre k), il aurait cependant été plus logique d'assimiler ces spécifications techniques aux « prescriptions techniques uniformes ».

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a pris des décisions correspondantes ; voir sous Généralités les explications rajoutées à la fin du point 9.

Le terme « Etat partie » est utilisé dans cet Appendice, étant donné que les Etats membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, ne sont pas Etats parties aux RU APTU.

Article 3

But

1. Cette disposition doit servir de base aux travaux de la Commission d'experts techniques. Le § 1 énonce les buts généraux de la validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
2. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé d'introduire une clarification, selon laquelle seules les normes techniques ou les prescriptions techniques uniformes élaborées au niveau international doivent être validées (§ 2) (procès-verbal, p. 127/128).
3. Par ailleurs, l'interopérabilité des systèmes et composants nécessaires au trafic international doit être assurée dans la mesure du possible (§ 3, lettre a). Une formulation similaire à celle du § 3, lettre b), selon laquelle les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances, se trouve également à l'article premier, al. 1 de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités). Les experts et la Commission de révision étaient d'accord sur le principe que les normes et prescriptions techniques uniformes devaient être axées sur les performances, afin de ne pas entraver le développement technique. Ce problème ne peut toutefois pas être réglé de manière générale. Il s'agit plutôt d'examiner, pour chaque norme et chaque prescription technique, si leur contenu répond à ce critère, et ce dès le stade de l'élaboration.
4. Cet « article-objet » n'a cependant pas d'effets juridiques quant aux décisions dûment prises par la Commission d'experts techniques; ceci signifie que des décisions prises en bonne et due forme ne peuvent pas être remises en question, quant à leur contenu, sous prétexte qu'elles ne correspondent pas à l'article 3.

Article 4¹⁷**Elaboration de normes et prescriptions techniques**

1. Il ressort déjà de l'article premier que les RU APTU *ne* règlent *pas* l'*élaboration* de normes ou de prescriptions techniques, mais uniquement la *procédure* en vertu de laquelle les normes techniques sont validées et selon laquelle les prescriptions techniques uniformes sont adoptées. L'*élaboration* reste avant tout du ressort des organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI etc.) et des autres institutions compétentes, notamment l'UIC, l'OSJD et l'UNIFE (§ 1).
2. Certains experts et délégués se sont prononcés en faveur de l'introduction dans le texte d'une disposition réglant la question de la compétence en matière d'*élaboration* des prescriptions et, notamment, des normes techniques, ou même en faveur de l'attribution d'un mandat exprès à certains organismes. D'autres experts, auxquels se sont joints l'Office central et finalement la majorité de la Commission de révision, ont en revanche considéré qu'une telle disposition était inopportune et inutile. Une réglementation concernant le droit de déposer des demandes (v. art. 5 et 6) suffit pour garantir que les travaux des organismes et institutions en question peuvent aboutir à la validation ou à l'adoption de prescriptions techniques uniformes. Suite à ces réflexions, la Commission de révision a adopté un libellé très général (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 17-20; procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 11/12). La 5^{ème} Assemblée générale a adopté, sans changement, le texte décidé par la Commission de révision.
3. Le § 2 doit clarifier que le processus de normalisation classique demeure inchangé en ce qui concerne les produits et les procédures industriels.
4. La Commission de révision était d'avis qu'il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire. Son importance réside dans le fait qu'elle exprime clairement le partage du travail entre l'*élaboration*, d'une part, et la validation ou adoption, d'autre part (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 12).

Article 5**Validation de normes techniques**

1. Outre l'article 6, cet article contient la disposition essentielle des RU APTU.
2. L'Office central avait soulevé la question de savoir s'il était nécessaire de différencier entre « normes techniques » en tant que terme restreint, d'une part, et « prescriptions techniques uniformes » en tant que terme plus général, d'autre part. L'Office central était enclin à se baser sur l'exemple de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités); il a considéré qu'il était suffisant de prévoir uniquement une réglementation concernant l'« adoption de prescriptions techniques uniformes », sans différencier entre « normes techniques » et

17 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

« prescriptions techniques uniformes ». Un libellé de dispositions allant au-delà a toutefois été présenté dans le projet de l'Office central du 19 décembre 1997, afin de permettre à la Commission de révision de mieux juger de cette question. La Commission de révision a considéré qu'une différenciation était appropriée (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 12-16, v. par ailleurs ch. 13 des Généralités) et a, par conséquent, adopté les définitions figurant à l'article 2, lettres k) et l) ainsi que les textes des articles 5 et 6.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé, en principe, de remplacer dans la version allemande « Verbindlicherklärung » par « Validierung » (les deux termes sont traduits par « validation » dans le texte français) tout en introduisant au § 4 la disposition selon laquelle les normes techniques ou des parties de ces normes peuvent acquérir force obligatoire par le biais de dispositions des PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

3. Le § 1, lettre d), se réfère notamment à l'UIC, mais n'exclut pas d'autres organisations ferroviaires, telle que l'OSJD, et d'autres associations, telle que l'UNIFE.

Étant donné qu'une refonte de cet article a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence au § 2, lettre d.

4. Chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de la validation d'une norme technique.
5. Conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF, la Commission d'experts techniques ne peut que, soit valider des normes techniques, soit refuser de les valider, mais elle ne peut pas modifier ces normes à l'occasion d'une validation. La raison en est qu'avant d'être adoptées en tant que telles, ces normes techniques ont déjà été soumises à une certaine procédure (v. la définition figurant à l'art. 2, lettre k) ainsi que ch. 4 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).
6. Par souci de clarté, le § 2 renvoie, en ce qui concerne la procédure décisionnelle au sein de la Commission d'experts techniques et l'entrée en vigueur de ses décisions, aux articles pertinents de la COTIF.

Étant donné qu'une refonte de cet article a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence au § 1.

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

1. Voir à ce sujet chiffre 8 des Généralités, chiffre 2 des remarques relatives à l'article 2 et chiffres 2 et 6 des remarques relatives à l'article 5.

2. Là aussi, chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
3. En accord avec le projet de l'Office central, l'article 20, § 3 de la COTIF, dans la teneur décidée par la Commission de révision, ne prévoyait pas pour les prescriptions techniques, à la différence de ce qui était prévu pour les normes, que la Commission d'experts techniques ne pouvait les valider qu'inchangées ou refuser leur validation. Au contraire, la Commission aurait dû être en mesure de décider, si nécessaire, des modifications, avant d'adopter une prescription technique uniforme. Cette différence s'expliquait par le fait que, dans ce cas, une procédure comparable à la procédure de normalisation ne précède pas le travail de la Commission. La 5^{ème} Assemblée générale a toutefois décidé de ne pas traiter de manière différente les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes (procès-verbal, p. 41-44 et ch. 3 à 5 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).

Article 7

Forme des demandes

1. Il s'agit d'une disposition à caractère réglementaire destinée à faciliter l'appréciation des demandes par la Commission d'experts techniques. Le respect de cette disposition est dans l'intérêt des demandeurs.
2. Lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, les dispositions de cet article ont été élargies et complétées par l'introduction d'un nouvel article 7a ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 8¹⁸

Annexes techniques

1. Le § 1 précise les domaines dans lesquels des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes doivent être conçues. Cette disposition crée ainsi le cadre de la compétence de la Commission d'experts techniques de valider des normes techniques et d'adopter des prescriptions techniques uniformes dans les domaines les plus divers et d'en faire ainsi la base indispensable à l'admission technique de matériel ferroviaire (v. RU ATMF).
2. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé d'introduire une annexe supplémentaire, à savoir une annexe relative aux normes techniques et aux prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (procès-verbal, p. 129).
3. Bien que les Annexes prévues au § 1, lettres a) à g) recouvrent, pour l'essentiel, tous les domaines nécessaires, la lettre h) a pour but de garantir la souplesse nécessaire

18 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, qui incluent aussi l'introduction d'un article 8a relatif aux lacunes constatées dans les PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

et de permettre, le cas échéant, d'introduire à l'avenir, une Annexe supplémentaire par la procédure simplifiée (art. 35 COTIF) (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 25-27).

4. L'élaboration des Annexes techniques conformément à l'article 8 entraînera une charge de travail considérable. Les travaux concernant les Annexes techniques ne pourront être entrepris qu'après la 5^{ème} Assemblée générale, bien que les Annexes font, conformément au § 2, première phrase, partie intégrante de l'Appendice F et, par conséquent, de la COTIF même. Pour les textes de ces Annexes, l'on a adopté une solution de technique juridique similaire à celle choisie, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID) (v. également ch. 28-32 des Généralités ainsi que l'art. 6, § 2 du Protocole 1999 et l'art. 20 COTIF).

Article 9 Déclarations

1. Il ne s'agit pas d'une déclaration, au sens de l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, relative aux RU APTU dans leur intégralité, mais de réserves, au sens de l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF, à différentes Annexes de ces Règles uniformes ou à certaines dispositions de ces Annexes, c'est-à-dire à certaines normes techniques validées ou à certaines prescriptions techniques uniformes adoptées.
2. Eu égard aux différences existant en ce qui concerne l'équipement technique dans les Etats membres de l'OTIF, la possibilité de telles déclarations a un intérêt pratique, bien qu'elle aille à l'encontre des buts mentionnés à l'article 3. Même une harmonisation qui ne s'étend pas à l'ensemble de ces domaines dans tous les Etats parties, peut mener à une amélioration de la situation actuelle en ce qui concerne l'interopérabilité.
3. Les déclarations en vertu de l'article 9 peuvent être retirées à tout moment.
4. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 10 Abrogation de l'Unité Technique

1. Comme cela a été mentionné aux chiffres 10 et 26 des Généralités, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes existantes, notamment les prescriptions de l'UT, doivent être reprises dans les Annexes des RU APTU.
2. L'administration gérante de l'UT, le Gouvernement Suisse (Office fédéral des transports) a été associée aux travaux relatifs aux RU APTU et a approuvé, en principe, cette démarche (v. courrier de l'Office fédéral des transports du 24.4.1997 adressé aux Etats parties à l'UT).
3. Dans le cas de l'UT, il s'agit d'une Convention de droit international public, qui est toujours en vigueur et contraignante pour les Etats parties. Même si son importance

n'est plus comparable à celle qu'elle avait lors de son adoption et des modifications/compléments ultérieurs - la dernière version date de 1938 -, cette Convention de droit international public n'a jamais été abolie ou abrogée. Son contenu a été repris en partie dans d'autres accords, en particulier dans le RIC et le RIV, qui n'ont toutefois pas, en tant qu'accords entre les administrations/entreprises ferroviaires, la même qualité juridique et ne lient pas les Etats parties à l'UT, mais seulement les chemins de fer participants.

4. Les Etats suivants étaient parties à l'UT lors de la dernière modification formelle en vigueur (version de 1938, entrée en vigueur le 1.1.1939) : Belgique, Bulgarie, Danemark, le Reich allemand, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.
5. La version de 1938 de l'UT devrait également être contraignante, du point de vue du droit international public, pour les Etats successeurs du Reich allemand, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, et ce en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Selon cette Convention, la version de 1938 de l'UT est en vigueur également en Allemagne, Autriche, République de Bosnie et Herzégovine, Croatie, Macédoine, République fédérale de Yougoslavie, République tchèque, République slovaque et Slovénie.
6. Par conséquent, 22 des 39 Etats membres de l'OTIF sont également Etats parties à la version 1938 de l'UT. Seule la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'un des Etats successeurs de l'ancienne Yougoslavie, est seulement Etat partie à la version de 1938 de l'UT, mais n'est pas Etat membre de l'OTIF.
7. Dans le cadre du but élargi de l'OTIF (v. art. 2, § 1, lettres c) et d) COTIF), il est prévu de regrouper dans les Annexes des RU APTU (et de développer sur cette base) toutes les normes techniques et prescriptions techniques uniformes ayant une importance pour le trafic international ferroviaire.
8. Les prescriptions de l'UT devront être intégrées dans les Annexes techniques des RU APTU, de manière à ce qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, de ses Appendices et des Annexes y afférentes, l'UT puisse être abrogée entre ses Etats parties et les Etats parties aux RU APTU.
9. Etant donné qu'il n'est pas garanti que tous les Etats parties à l'UT seront également Etats parties aux RU APTU, donc que ces Etats ne fassent pas une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, il ne sera pas possible d'abroger l'UT, avec la mise en vigueur des Annexes des RU APTU, dans tous les Etats (décision de la Commission d'experts techniques en vertu de l'art. 8, § 3 APTU), d'autant plus que l'on ne sait pas si la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'Etat partie à l'UT, sera à ce moment, de nouveau, membre de l'OTIF et également Etat partie aux RU APTU.
10. La Convention sur l'UT ne comprend elle-même pas de dispositions institutionnelles, p. ex. en ce qui concerne les modifications, l'entrée en vigueur ou l'abrogation. Selon la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités,

l'abrogation de l'UT, respectivement une réglementation de primauté, peut être introduite dans une nouvelle convention. Le Protocole 1999 et son Annexe, la COTIF dans sa nouvelle teneur, avec ses Appendices, est une convention nouvelle à ce titre là. Un acte de droit international public particulier en dehors ou en sus du Protocole 1999 et des RU APTU n'est, par conséquent, pas nécessaire.

11. L'article 10 prévoit qu'avec l'entrée en vigueur des Annexes, décidées par la Commission d'experts techniques en vertu de l'article 8, § 3, dans tous les Etats *parties* à l'UT les dispositions de l'UT sont abrogées.
12. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 11 **Primauté des Annexes**

1. Le § 1 règle le cas où tous les Etats parties à l'UT ne deviennent pas Etats parties aux RU APTU. Après l'entrée en vigueur des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les dispositions de ces Annexes l'emportent, dans les relations entre les Etats parties aux RU APTU, sur les dispositions de l'UT.
2. Comme cela a été mentionné au chiffre 26 des Généralités, il est prévu de reprendre dans les Annexes des RU APTU, conformément à l'article 8, dans la mesure du possible et après un remaniement, non seulement l'UT, mais aussi les dispositions correspondantes des Règlements RIV et RIC et les fiches techniques de l'UIC, qui sont à caractère contraignant pour les chemins de fer. En raison du fondement juridique différent - l'UT est un accord de droit international public, le RIV et le RIC sont des accords entre les chemins de fer - une abrogation partielle du RIV et du RIC ne peut pas être directement prévue par les RU APTU. Par conséquent, le § 2 se limite à stipuler la primauté des Annexes techniques des RU APTU sur le RIV et le RIC.
3. À la suite des décisions de principe prises par la Commission de révision, il s'est avéré nécessaire de rajouter deux autres articles et une nouvelle annexe. Parallèlement, les annexes jusque-là mentionnées ont été supprimées, voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté ci-après.

Rapport explicatif complémentaire

basé sur les décisions de la 24^{ème} session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) et de la 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009)

NOTE : Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 2 et § 4 lettre f) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale, lors de ses 7^{ème} et 8^{ème} sessions, pour soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques se posant entre le droit de l'Union européenne (UE) et la COTIF 1999, prévoyaient que les questions non résolues concernant les Appendices F et G à la COTIF 1999 fassent l'objet de discussions techniques en relation avec leur application afin de trouver des solutions pratiques. Ceci pourrait donner lieu à des réunions entre le Secrétaire général et la Commission européenne et/ou à la création de groupes de travail ad hoc.
2. Un groupe de révision (le « Groupe Schweinsberg ») créé en 2004, auquel tous les États membres de l'OTIF, la Commission européenne et les organisations sectorielles ont été invités à participer, a entrepris d'exécuter ces décisions et pris en compte pour ce faire les développements significatifs survenus dans les dispositions concernées de l'UE depuis l'adoption du Protocole de Vilnius, notamment l'élaboration de spécifications techniques harmonisées d'interopérabilité et de procédures d'acceptation (directives 96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/49/CE et 2004/50/CE). Ce groupe s'est fixé pour objectif de garantir la compatibilité entre les dispositions de la COTIF et la législation communautaire, en particulier ses « directives d'interopérabilité », en examinant et en remaniant les Appendices APTU et ATMF conformément aux principes suivants :

- a) Les États membres de l'OTIF, qui sont également membres de l'UE ou de l'EEE, sont autorisés à effectuer des transports exclusivement entre leur territoire, uniquement en accord avec la législation communautaire ;
 - b) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'UE/EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'EEE sur la base de certificats et d'homologations délivrés conformément à la législation communautaire ;
 - c) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans les États membres de l'UE/EEE sur la base de certificats ou d'homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999.
3. Il a été convenu que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), telles que prévues par la législation communautaire relative à l'interopérabilité, seraient utilisées en tant que « niveau standard » de la COTIF 1999, ce qui garantirait une compatibilité pleine et entière, et qu'une « variante » serait une série de dispositions contenues dans une annexe des APTU, qui permettrait à un groupe d'États non membres de l'UE/EEE d'appliquer une spécification correspondant à un niveau RAMS (fiabilité, disponibilité, maintenance, sécurité) autre que celui d'une STI.
4. La première phase de travail du groupe de révision (2004-2006) a débouché sur une proposition de modification des Appendices APTU et ATMF stipulant
- a) qu'il suffit aux États membres de l'OTIF, qui sont également membres de l'UE/EEE, d'autoriser le trafic entre les États membres de l'UE/EEE sur la base de la législation communautaire exclusivement ;
 - b) qu'il suffit aux véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'UE/EEE de posséder les certificats et homologations délivrés conformément à la législation communautaire et les évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné (compatibilité) pour être autorisés à circuler en trafic international dans des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE/EEE ;
 - c) que les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE
 - admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base du « niveau standard » de la COTIF 1999 (équivalent aux STI), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de l'UE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné, ou s'ils sont

- admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base d'une « variante » de la COTIF (voir ci-dessous), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de l'UE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux exigences nationales relatives au réseau concerné, à condition que certaines spécifications du niveau standard, notamment en ce qui concerne la sécurité, soient remplies.

5. La proposition comprenait

- a) un ensemble de modifications des APTU visant notamment à aligner les annexes des APTU sur les STI existantes et projetées, donnant ainsi la possibilité d'inclure des cas spécifiques et des variantes ainsi que des règles nouvelles de façon à clarifier la relation entre les spécifications techniques nationales et les annexes des APTU, et
- b) un ensemble de modifications des ATMF visant à assurer l'équivalence entre les différentes phases du processus d'homologation décrit dans la directive européenne relative à l'interopérabilité et dans la COTIF 1999 et à rendre par conséquent possible l'acceptation croisée des admissions/homologations et des évaluations.

6. Si l'on compare la procédure prescrite par la législation européenne et celle des ATMF amendées en conséquence, on constate que les différents éléments présentent la corrélation suivante :

EU	COTIF
<p>ÉTAT MEMBRE</p> <p>« Autorisation de mise en service »</p> <hr/> <p>DEMANDEUR OU FABRICANT</p> <p>« Déclaration de vérification UE »</p> <hr/> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>Sous-système</p> </div> <p>ORGANISME NOTIFIÉ</p> <p>« Certificat de vérification UE »</p> <hr/> <p>« Déclaration de conformité ou d'adéquation UE »</p>	<p>ÉTAT MEMBRE</p> <p>« Admission à l'exploitation »</p> <p>ÉTAT MEMBRE ou « organisme adéquat »</p> <p>« Admission d'un type de construction »</p> <p>Certification/déclaration (volontaire)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>« Eléments de construction »</p> </div> <p>Certification/déclaration (volontaire)</p>
<p>EXIGENCES ESSENTIELLES</p> <p>STI</p> <p>Normes européennes</p> <p>Règles nationales</p>	<p>EXIGENCES ESSENTIELLES</p> <p>PTU</p> <p>Normes techniques validées</p> <p>Spécifications techniques nationales</p>

7. Le fait que ces documents soient mutuellement reconnus constitue une disposition importante des Appendices révisés. La vérification est effectuée conformément aux mêmes règles techniques (sous réserve que l'annexe des APTU corresponde à la STI concernée) et par des organismes nommés dont les responsabilités tout comme les qualifications et l'indépendance sont clairement définies.
8. L'une des principales conditions requises était que la Commission de révision de l'OTIF devait pouvoir adopter les modifications des Appendices demandées. Par conséquent, les modifications ne pouvaient pas concerner les articles qui, conformément à la Convention, ne peuvent être amendés que par l'Assemblée générale de l'OTIF et qui doivent être par la suite ratifiés, en d'autres termes il fallait éviter que des années ne s'écoulent avant que ces modifications ne soient ratifiées et ne puissent entrer en vigueur.
9. Les projets de versions révisées des Appendices APTU et ATMF ont été portés à l'attention de la Commission d'experts techniques (CTE) lors de sa première session, en juillet 2006 ; or à cette époque, la Commission de révision ne pouvait pas encore être chargée de les examiner car l'UE avait elle-même demandé un délai supplémentaire pour ce faire. Lors de la deuxième session de la CTE, en juin 2007, les États membres de l'UE ont soumis une position commune de la Communauté comprenant un certain nombre de commentaires importants, notamment que les Appendices APTU et ATMF devaient faire l'objet d'une révision complémentaire afin d'être simplifiés (le concept de variantes se chevauchait avec d'autres possibilités telles que des cas spécifiques et des exemptions) et de prendre en compte les nouveaux projets de modification de ses réglementations de l'UE, par exemple celles relatives à la reconnaissance mutuelle, et d'intégration des entités chargées de la maintenance des véhicules.
10. Outre le Groupe de travail technique (WG TECH), qui a entamé ses travaux après la première session de la CTE, la CTE a créé, lors de sa deuxième session, un autre Groupe de travail (WG LEGAL), chargé de discuter des aspects juridiques des modifications des Appendices techniques F et G.
11. WG LEGAL a entamé ses travaux en discutant une proposition du Secrétariat concernant un nouvel article 3a des ATMF et le futur lien entre les directives relatives à l'interopérabilité et les Appendices APTU et ATMF. Le but de l'article 3a des ATMF était d'inclure dans cet article le droit spécifique pour les États membres de l'UE/EEE d'appliquer le droit communautaire aux véhicules circulant uniquement entre les États membres de l'UE/EEE. En ce qui concerne le format des annexes des APTU, WG LEGAL est arrivé à la conclusion qu'une simple référence aux STI serait inacceptable et a adopté, en lieu et place, la proposition du Secrétariat qui prévoyait un format en deux colonnes ; les dispositions identiques/équivalentes apparaîtraient sur toute la largeur de la page (sur les deux colonnes) tandis que les dispositions spécifiques à la COTIF 1999 apparaîtraient dans la colonne de gauche et les dispositions de l'UE correspondantes dans celle de droite (STI et/ou autres dispositions), mais pour information uniquement. De cette façon, les deux séries de dispositions pourraient apparaître au sein du même document.

12. En ce qui concerne la révision complémentaire des Appendices APTU et ATMF, on a conclu que le Groupe Schweinsberg devait être réactivé et chargé d'examiner si les Appendices F et G devaient faire l'objet de modifications additionnelles compte tenu des évolutions survenues dans le droit communautaire. Le Groupe devait être chargé d'élaborer les modifications nécessaires en révisant les versions produites entre 2004 et 2006.
13. L'objectif principal était d'aligner les deux Appendices sur les principes de la nouvelle version de la directive européenne relative à l'interopérabilité (directive 2008/57/CE). Après avoir entamé ses travaux, le Groupe a également examiné la version révisée de la directive européenne concernant la sécurité (2008/110/CE), qui devait être prochainement adoptée, dans la mesure où la maintenance des véhicules était concernée.
14. En juin 2008, il a été décidé d'abandonner les « variantes » qui figuraient dans les propositions datant de la période 2004-2006 et de les remplacer, tout en ayant la possibilité d'atteindre le même but, par des cas spécifiques (étendus et communs à plus d'un État) ou d'autres systèmes cibles figurant dans les PTU des APTU et en envisageant des exemptions. Outre les raisons techniques, des raisons économiques sont également acceptées à l'appui de la demande d'un État membre souhaitant appliquer une solution de cette nature.
15. Lors de la 3^{ème} session de la CTE (11/12 février 2009), les propositions de modification des Appendices APTU et ATMF ont été de nouveau discutées, et il a été convenu qu'elles devraient être à présent soumises à la Commission de révision pour adoption. En les soumettant, le Secrétariat devrait prendre en compte trois suggestions faites lors de cette session concernant des détails et s'assurer de l'exactitude de la terminologie et de la cohérence des textes.
16. Pour sa part, la Commission européenne a expliqué que d'un point de vue technique, elle n'avait aucune objection à formuler concernant les textes des modifications des Appendices APTU et ATMF. Concernant les aspects juridiques, des commentaires ont été transmis a posteriori par le Service juridique, lesquels ont été pris en compte dans les explications relatives aux dispositions concernées.
17. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également *mutatis mutandis* aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.
18. La Commission de révision (24^{ème} session, Berne 23-25.6.2009) a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'elles avaient été entérinées par la CTE. L'article 4, § 2 a été modifié afin d'éviter tout malentendu concernant la procédure à suivre conformément à l'article 6 et aux dispositions concernées de la Convention. En outre, l'impact des PTU nouvellement adoptées sur des sous-systèmes existants a été clarifié en insérant un nouveau § 2a au sein de l'article 8. La section 1 de l'annexe a été remplacée par une version plus récente. La Commission de révision a également accepté que du texte additionnel soit inclus dans le Rapport explicatif, en particulier concernant les articles 9 à 11 (pour les détails, se reporter aux Remarques particulières concernées).

19. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice F (APTU) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 3 et 9 à 11 des APTU. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Les articles marqués d'un astérisque (*) ne peuvent pas être modifiés par la Commission de révision, mais par l'Assemblée générale uniquement.

Article premier * **Champ d'application**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Cet article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des États dans lesquels le droit de l'UE s'applique, sont traitées dans les ATMF modifiées. Lorsque des sujets particuliers ne sont pas couverts par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur lesdites Règles, le droit communautaire relatif aux autorisations (« admissions »), à l'interopérabilité et à la sécurité s'applique généralement dans le cas des États mentionnés.

Article 2 **Définitions**

Pour éviter d'allonger inutilement les textes, il a été décidé de n'indiquer qu'à l'article 2 des ATMF les termes utilisés dans les deux Appendices. Le présent article des APTU comporte donc un renvoi aux définitions contenues dans les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les APTU. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de la version anglaise.

Article 3 * **But**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Le terme « variantes » utilisé ici ne doit pas être considéré comme un *terminus technicus*, mais comme un terme générique englobant des termes correspondants des STI tels que les termes « autre système cible », « cas spécifique » et « point ouvert ».

Article 4 **Élaboration de normes techniques et de PTU**

1. Le présent article précise les responsabilités :
 - a) des organismes de normalisation en ce qui concerne les normes techniques relatives au matériel ferroviaire et la normalisation de produits et de procédures industriels (§ 1) et
 - b) de la CET en ce qui concerne les PTU, ce qui correspond aux articles 20 et 33, § 6 de la Convention, laquelle est soutenue spécifiquement par des groupes de travail et le Secrétaire général.
2. Le § 2 n'empêche pas le Secrétaire général de soutenir des auteurs de demandes conformément à l'article 6, § 2.

Article 5 **Validation de normes techniques**

1. Le § 1, qui correspond au § 2 des APTU 1999, renvoie aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision de validation. La validation d'une norme signifie que la CTE établit que les dispositions de cette norme constituent en tout ou partie la preuve du respect des réglementations. L'application de normes validées est volontaire. Néanmoins, ces normes validées en tout ou partie peuvent aussi acquérir le statut de prescriptions obligatoires, si une disposition des PTU le prévoit.
2. Le § 2 correspond au § 1 des APTU 1999.
3. Les §§ 3 et 4 sont nouveaux. Le § 3 précise que le Secrétaire général publie les références aux normes techniques validées sur le site Web de l'OTIF; l'application volontaire, selon le § 4, d'une norme technique publiée est donc liée à une conséquence juridique positive. L'application volontaire d'une norme validée ne libère pas pour autant l'organisme d'évaluation de son obligation de vérifier que cette norme est convenablement utilisée et qu'elle respecte les réglementations.

Article 6 **Adoption de PTU**

Le § 1, qui correspond en substance au § 2 des APTU 1999, renvoi aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision d'adoption d'une PTU. Du texte a été ajouté à ce paragraphe, ainsi qu'au § 2, qui, pour le reste, correspond au § 1 des APTU 1999, avec pour effet que la décision peut également affecter les modifications apportées à une PTU adoptée.

Article 7 **Forme des demandes**

Cet article a été étoffé. Il est désormais précisé que la demande

- doit être effectivement envoyée au Secrétaire général bien qu'elle soit destinée à la CET,
- doit également comporter une évaluation des conséquences socio-économiques et des effets sur l'environnement, et
- peut, pour certaines raisons, être rejetée par la CTE.

Article 7a **Évaluation des conséquences**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les conséquences pour l'ensemble des
 - États parties,
 - entreprises de transport,
 - autres acteurs opérant dans des secteurs d'activité afférents et
 - autres PTU, en cas d'interfaces avec celles-cidoivent être évaluées.
3. Conformément au § 3, les organismes concernés doivent fournir des données à titre gracieux.

Article 8 **PTU**

1. Le titre a été modifié dans la mesure où les annexes énumérées dans les APTU 1999 ont été remplacées par les PTU qui correspondent aux STI et qui, conformément aux §§ 1 et 3, doivent être publiées sur le site Web de l'OTIF, accompagnées de leur date d'entrée en vigueur. Le site Web affichera une liste actualisée des PTU avec le nom des États parties qui les appliquent.
2. Le libellé de cet article a été également entièrement remanié selon les principes en vigueur pour les STI.
3. Le § 2a a été ajouté afin de clarifier l'impact d'une PTU nouvellement adoptée sur des sous-systèmes existants, par exemple un wagon, une locomotive, une voiture ou un élément d'infrastructure existant.
4. Le § 9 renferme les fondements de la présentation sur deux colonnes. Les textes des PTU dont le libellé est identique aux STI figurent sur toute la largeur de la page, les textes des PTU dont le libellé est différent des STI figurent dans la colonne

de gauche, avec le texte correspondant des STI dans la colonne de droite pour information.

Article 8a **Lacunes constatées dans les PTU**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 précise l'approche que la CTE doit adopter si elle découvre qu'une PTU, déjà adoptée, contient des erreurs ou autres lacunes, en particulier si la source à l'origine de la découverte fait partie de celles qui ont une obligation de notification envers le Secrétaire général conformément au § 2. Il ressort du principal exemple donné (contradiction avec les exigences essentielles ou dispositions insuffisantes par rapport aux exigences essentielles) et des mesures qui doivent être prises, quelles qu'elles soient (modification des PTU et solution transitoire), que les seules lacunes concernées sont celles eu égard auxquelles un impact sur le fond de la disposition ne peut être *a priori* exclu.

Article 9 * **Déclarations**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.

Le § 1 précise que des déclarations de non-application peuvent être faites non seulement à l'égard d'une PTU adoptée, mais aussi à l'égard d'une norme technique validée. Conformément à l'article 5, § 4, l'application de normes techniques validées est en principe volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue en tout ou partie obligatoire, si des dispositions des PTU le prévoient. Il convient donc à cet égard de considérer le § 1 comme un moyen de faire une déclaration de non-application à l'encontre d'une norme technique en tout ou partie validée qui a été rendue obligatoire par des dispositions d'une PTU.

Article 10 * **Abrogation de l'Unité Technique**

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Dans cet article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles¹⁹, il est précisé que l'entrée en vigueur des PTU, qui ont été adoptées par la CET conformément à l'article 6, § 1, dans l'ensemble des États parties²⁰ à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, dans sa teneur de 1938 (Unité Technique 1938), entraîne l'abrogation de ladite convention. Néanmoins, il ne semble pas que le libellé de cette disposition donne une réponse précise à la question de savoir dans quelle condition et à quel moment cette

19 Voir b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif »

20 Belgique, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie, Yougoslavie.

abrogation prendra effet. On suppose que ce serait le cas lorsque l'ensemble des PTU et normes validées concernées, couvrant les dispositions de l'Unité Technique 1938, seraient entrées en vigueur. Or, il est peu probable que les États membres de l'OTIF et les États parties à l'Unité Technique 1938 parviennent aisément à une interprétation commune. Eu égard en particulier aux États dans lesquels l'abrogation de l'Unité Technique 1938 aurait un impact sur la législation nationale, toute interprétation pouvant remettre en cause la validité de l'Unité Technique 1938 doit rester du ressort des États parties.

Article 11 * **Primauté des PTU**

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Le présent article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles ²¹ contient des règles de primauté sur les dispositions de l'Unité Technique 1938 ainsi que sur celles du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). Pour les dispositions de l'Unité Technique 1938, se reporter aux remarques à l'article 10.
3. Le § 2 qui se réfère aux Règlements RIC et RIV, tels qu'applicables avant 2000, doit être compris en ce sens que les APTU et PTU priment également sur les accords remplaçant lesdits Règlements ; par exemple, au 1er juillet 2006, une partie du RIV a été remplacée par le Contrat général d'utilisation (CGU).

Article 12 **Spécifications techniques nationales**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Lorsque la nouvelle version de l'Appendice APTU adoptée en 2009 entrera en vigueur, les États parties veilleront à ce que le Secrétaire général soit informé de toutes leurs spécifications techniques nationales applicables. Afin que les États membres de l'UE n'aient pas à notifier une règle deux fois (une fois à la Commission européenne, une fois au Secrétaire général), la Commission européenne veillera à ce que le Secrétaire général ait accès à la base de données créée par la DG TREN et l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Dans ce cas, pour les États parties qui sont également membres de la Communauté européenne, la base de données devra contenir à la date-butoir indiquée au § 1, deuxième phrase l'information relative aux spécifications techniques nationales telle que requise par le présent article, et la présence ou la non-présence dans la base de données de l'UE vaudra preuve juridique en relation avec le présent article. Les spécifications techniques nationales couvertes par une PTU entrée en vigueur viennent automatiquement à expiration, à

21 Voir b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif »

moins que le Secrétaire général ne reçoive auparavant une notification, dûment justifiée, de la nécessité de conserver la spécification nationale en question.

3. Au § 1, le terme « analogue » signifie que la spécification concerne le même objectif, mais qu'elle ne prescrit pas nécessairement la même solution, par exemple la visibilité d'un véhicule.

Article 13 **Tableau d'équivalence**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le tableau d'équivalence offre un nouveau moyen de compilation de références croisées entre des spécifications nationales, des PTU et des STI, et facilite en dernier ressort l'acceptation croisée des véhicules construits et homologués conformément aux différentes normes. La CTE peut prendre des décisions concernant l'équivalence entre
 - les spécifications techniques nationales de différents États parties,
 - les PTU et les STI, et
 - les PTU et les spécifications nationales.
3. L'équivalence devra être mentionnée dans le document de référence publié (équivalence).

ANNEXE

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

La présente annexe correspond à l'annexe VII de la directive 2008/57/CE révisée par la directive 2009/131/CE. Le Groupe A a été étendu (comme à l'article 13) pour inclure les règles nationales équivalentes aux dispositions des PTU.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)

Rapport explicatif²²

Généralités

Remarque préliminaire : le rapport explicatif qui suit s'applique par analogie aux matériels ferroviaires, autres que les véhicules ferroviaires, qui sont destinés à être utilisés en trafic international.

1. Les régimes juridiques de presque tous les Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) prévoient que pour être exploités ou utilisés en trafic public, les moyens de transport (véhicules automobiles, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de haute mer et aéronefs) doivent suffire à certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation. L'admission au trafic public se fait en général par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule (prototype), suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel, cette dernière se faisant de manière simplifiée, dans la mesure où le véhicule individuel correspond, selon les indications du constructeur, au modèle ou type déjà admis.
2. Ces procédures basées sur le droit national et international ont pour but, en premier lieu, d'assurer la sécurité du trafic. Dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, l'admission technique des véhicules au trafic est une tâche souveraine (étatique ou du moins publique), qui est partiellement confiée à des entreprises privées (p. ex. des constructeurs). La procédure fait intervenir les constructeurs et l'autorité compétente, quand il s'agit de l'admission d'un modèle ou d'un type (admission de type de construction). Par contre, la procédure d'admission fait intervenir la personne utilisant le véhicule ou le détenteur et l'autorité compétente quand il s'agit de l'admission d'un véhicule individuel à la circulation (admission à l'exploitation). L'admission technique est documentée dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Souvent, les autorités chargées de l'admission font aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés (p. ex. centres de contrôle agréés).
3. En principe, la situation est la même en ce qui concerne l'admission technique des véhicules ferroviaires. A la différence de l'admission technique d'autres véhicules, l'organisme chargé de l'admission des véhicules ferroviaires ne fait qu'un, dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, avec l'entreprise qui utilise le véhicule : en l'occurrence le chemin de fer. La raison pour cela réside dans le fait que dans une large mesure, le chemin de fer et l'Etat constituaient ou constituent encore une même entité (chemins de fer en tant que partie de l'administration étatique, intégrés à l'Etat

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

sous forme d'entreprise publique, bien patrimonial ou autre). Pour cela, l'admission technique des véhicules ferroviaires est toujours effectuée, comme dans le passé, par les chemins de fer eux-mêmes, en leur qualité d'organismes étatiques. Egalement, le développement des prescriptions techniques pour la construction et l'exploitation des véhicules ferroviaires, servant de base pour l'admission technique, a été et est encore largement confié aux chemins de fer et à leurs Associations internationales. Au niveau international, les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international, convenus entre les chemins de fer, ainsi que les fiches techniques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en sont le résultat.

4. Pour la plupart des Etats membres de l'OTIF, cette situation juridique particulière dans le secteur ferroviaire ne pourra pas être maintenue indéfiniment. Cela vaut déjà aujourd'hui pour les 15 Etats membres de la Communauté européenne (CE) ainsi que pour le Liechtenstein et la Norvège qui sont Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE) et vaudra, à moyen terme, pour les Etats ayant déposé une demande d'adhésion à la CE (Turquie, Hongrie, Pologne, Roumanie, République slovaque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Bulgarie, République tchèque, Slovénie) à compter de la date de leur adhésion.
5. Sur la base de la Directive 91/440/CEE le droit communautaire prescrit pour les membres de la CE et de l'EEE une gestion indépendante des entreprises de transport ferroviaire et donc une séparation, au niveau de l'organisation et du droit, de l'Etat d'avec l'entreprise de transport ferroviaire. La Directive autorise par ailleurs une séparation, au niveau du droit et de l'organisation, du transport ferroviaire d'avec la gestion de l'infrastructure, sans pour autant imposer la forme juridique (à statut privé ou public). Dans la plupart des Etats membres de la CE ainsi que dans quelques Etats désireux d'y adhérer, la gestion des entreprises de transport ferroviaire est déjà indépendante de l'Etat.
6. A ces modifications fondamentales s'ajoute dans les Etats de la CE et de l'EEE l'ouverture des réseaux ferroviaires à d'autres entreprises de transport ferroviaire (art. 10 de la Directive 91/440/CEE et proposition de la Commission européenne, du 19 juillet 1995, visant à modifier cette directive). Cette proposition de modification prévoit une ouverture complète des réseaux ferroviaires à l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire. L'idée des « corridors ferroviaires de fret » elle aussi, fait apparaître des changements fondamentaux.
7. Ce régime juridique obligatoire aujourd'hui respectivement à l'avenir (après l'adhésion à la CE) dans la plupart des Etats membres de l'OTIF est incompatible avec le système encore largement pratiqué de l'admission et du contrôle technique des véhicules ferroviaires par les chemins de fer eux-mêmes/les entreprises de transport ferroviaire elles-mêmes. La possibilité et le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire publique (les embranchements de particuliers n'en font pas partie) par toutes les entreprises de transport ferroviaire ayant leur siège dans les Etats de la CE et de l'EEE ou par les propriétaires de wagons de particuliers ainsi que l'idée d'une libre utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international conduisent nécessairement à une appréciation différente du système d'auto-

admission et d'auto-contrôle des propres véhicules ainsi que du système d'admission et du contrôle des véhicules d'autres entreprises par les chemins de fer (étatiques). Pour des raisons de principes juridiques, notamment des raisons relevant du droit de la concurrence, il ne semble politiquement plus correct d'admettre qu'une entreprise de transport ferroviaire, en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire, disposant ou non de sa propre infrastructure, décide de l'admission technique au trafic ou des critères d'admission des véhicules d'une entreprise concurrente (entreprise de transport ferroviaire ou propriétaire de wagons de particuliers). Une telle décision ne pourrait d'ailleurs se rapporter qu'à l'admission au trafic sur l'infrastructure de l'entreprise en question.

8. Il s'avère par conséquent nécessaire de régler de manière uniforme et obligatoire, au niveau international, les principes d'un nouveau système d'admission technique des véhicules ferroviaires au trafic international ainsi que les prescriptions techniques de construction et d'exploitation de véhicules servant de base à l'admission. Les fiches techniques de l'UIC sont certes obligatoires pour les membres de cette association, mais elles n'ont pas la même qualité juridique que les normes juridiques établies au niveau étatique. Les Règles uniformes ATMF (RU ATMF), examinées par la Commission de révision (15^{ème}, 18^{ème}, 22^{ème} et 23^{ème} session, 2-6.3.1998, 25-28.5.1998, 1-4.2.1999 et 23.3.1999) et adoptées par la 5^{ème} Assemblée générale, sont la réponse raisonnable et politiquement logique au développement juridique intervenu au sein de la CE, de l'EEE et, partiellement, dans d'autres Etats. Etant donné que le trafic international ferroviaire ne concerne pas seulement les Etats de la CE et de l'EEE, mais encore 22 autres Etats réunis au sein de l'OTIF, il devrait être soumis à des règles communes non seulement en matière de droit de transport (RU CIV/CIM). Il était, par conséquent, logique de régler le complexe « technique » dans le cadre de l'OTIF/de la COTIF, dans la mesure où il revêt une importance pour le trafic international.
9. Les RU ATMF (Appendice G à la Convention) énoncent les principes, les objectifs et les procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les Annexes des RU APTU (Appendice F à la Convention), constitueront la base de l'admission technique. Leur respect s'impose si l'on veut rendre possible un trafic international ferroviaire compétitif sans être contraint à changer les véhicules de traction, à passer des installations de changement d'écartement ou des essieux, à transborder ou à changer de train aux points de passage d'un réseau à l'autre.
10. Les Annexes prévues des RU APTU pourraient constituer le précurseur d'une réglementation internationale uniforme relative à la construction et à l'exploitation de matériel ferroviaire, dont l'objectif suprême devrait consister à parvenir à un maximum d'interopérabilité - au-delà de l'espace géographique de la CE et de l'EEE - du moins dans les domaines où une uniformisation des prescriptions techniques relatives à la construction et l'exploitation ne se justifie pas pour des raisons financières, (p. ex. à cause de divergences au niveau des écartements, des

gabarits, des systèmes d'alimentation en électricité et des systèmes de sécurité des trains).

11. La conception des RU ATMF et des RU APTU et de leurs Annexes peut être développée également en vue de futures tâches de l'OTIF. Il serait concevable, à moyen terme, de faire de l'OTIF, respectivement de l'actuel Office central, une autorité chargée de l'admission et du contrôle technique en matière de trafic ferroviaire international. L'extension des tâches de l'OTIF devrait aller de pair avec une diminution des compétences au niveau national ainsi qu'avec une réduction sensible des tâches des institutions nationales actuellement chargées de l'admission technique. Dans ce domaine, l'aviation civile sert, à nouveau, d'exemple avec la création, en 1990, des Joint Aviation Authorities (JAA) à Paris. Les JAA peuvent être considérées, dans le domaine de l'aviation, comme les précurseurs d'une autorité de surveillance technique européenne. La coopération intergouvernementale en matière de surveillance technique ferroviaire pourrait suivre cet exemple. Dans ce contexte, il est renvoyé aux articles 3 et 4 de la Convention.
12. Dans les Etats membres de l'OTIF, il existe plusieurs écartements différents :
 - écartement large de 1688 mm en Espagne et au Portugal;
 - écartement large de 1600 mm en Irlande;
 - écartement large de 1524 mm en Finlande;
 - écartement large de 1520 mm en Lituanie ainsi que sur un tronçon dans le sud de la Pologne et sur un tronçon en Roumanie;
 - écartement étroit de 1000 mm et autres en Tunisie ainsi que partiellement en Espagne, au Portugal, en Algérie, en France (Corse), en Italie (Sardaigne), en Grèce (Péloponnèse) et en Suisse;
 - écartement normal de 1435 mm dans les autres Etats membres, mis à part quelques petits réseaux régionaux.

Cette situation à elle seule empêche d'établir, pour l'*ensemble* des Etats membres de l'OTIF, des prescriptions techniques uniformes contraignantes pour l'admission technique des véhicules et de tout autre matériel ferroviaire. Pour cette raison, le champ d'application des nouveaux Appendices F et G restera probablement, dans une large mesure et dans un premier stade, limité aux Etats membres de l'OTIF dont le réseau ferré est à écartement normal.

13. Il pourrait en être de même en ce qui concerne des prescriptions techniques uniformes relatives au gabarit, aux systèmes d'alimentation en électricité et aux systèmes de sécurité. En ce qui concerne les systèmes d'alimentation en électricité, les systèmes suivants sont exploités :

- courant continu de 3000 V en Espagne, en Italie, en Slovénie, en Croatie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Pologne et en Belgique;
- courant continu de 1500 V et moins dans le sud de la France, aux Pays-Bas, et dans le sud-est de l'Angleterre;
- courant alternatif de 25 kV / 50 Hz au Portugal, en Espagne (ligne à grande vitesse Madrid-Séville), en Sardaigne, en Macédoie, en République fédérale de Yougoslavie, en Bosnie et Herzégovine, en Hongrie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Finlande, au Danemark, au Royaume-Uni (à l'exception du sud-est de l'Angleterre), en Irlande, au Luxembourg ainsi que dans le nord et l'est de la France et sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Provence;
- courant alternatif 15 kV / 16^{2/3} Hz en Suisse, au Lichtenstein, en Autriche, en Suède, en Norvège et en Allemagne.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité des trains, les systèmes suivants sont exploités : ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz / 100 Hz et ASFA.

14. Les RU ATMF contiennent essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure de l'admission technique, par les autorités des Etats membres, des matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international. Cette procédure uniforme a pour conséquence que l'admission technique accordée dans un Etat membre est reconnue dans un autre Etat membre de l'OTIF sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle procédure dans ces Etats. Une « situation concurrentielle » avec l'UE est exclue dans la mesure où la compétence des Etats membres de l'UE d'établir des prescriptions procédurales et de suivre des procédures administratives basées sur ces prescriptions, reste incontestée. En ce qui concerne les relations OTIF-UE, voir, par ailleurs, les chiffres 12 à 20 des Généralités du Rapport explicatif relatif aux RU APTU ainsi que l'article 38 de la COTIF et les explications y relatives.
15. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté à l'unanimité, moins une abstention, les RU ATMF, moyennant une série de modifications par rapport à la version décidée par la Commission de révision.
16. Lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur les RU APTU et ATMF. Ces modifications se sont en partie traduites par une modification de la conception de base ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport relatif aux deux Appendices.

En particulier**Article premier
Champ d'application**

1. Cet article définit le champ d'application des RU ATMF et précise qu'il s'agit d'une *réglementation concernant la procédure*.
2. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

**Article 2
Définitions**

1. Cet article définit les termes nécessaires aux RU ATMF. Une partie de ces définitions se trouve également dans d'autres Appendices, p. ex. dans les RU CUI et les RU CUV (« entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire d'infrastructure », « détenteur »), d'autres termes n'ont d'importance qu'en relation avec les RU ATMF (« admission de type de construction », « admission à l'exploitation », etc.). Lors de la 19^{ème} session, la Commission de révision a décidé d'intégrer toutes les définitions dans les Appendices concernés et non dans la Convention de base, lorsque et dans la mesure où cela s'avérait nécessaire (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 17).

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

2. La distinction entre « Etat membre » et « Etat partie » (lettre a) s'avère nécessaire étant donné que l'écartement différent des réseaux dans les Etats membres rendra impossible l'application, par tous les Etats membres de l'OTIF, du nouvel Appendice F et de ses Annexes techniques ainsi que du nouvel Appendice G (v. ch. 12/13 des Généralités). Le terme « Etat partie » n'est utilisé que là où une distinction par rapport à l' « Etat membre » de l'OTIF s'impose pour des raisons objectives.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre e).

3. La définition prévue à la lettre b) tient compte uniquement du fait que la circulation a lieu sur l'infrastructure située sur le territoire d'au moins deux Etats parties, indépendamment du but de cette circulation. Par conséquent, même des trafics non soumis aux RU CIV/CIM ou aux RU CUI sont soumis aux RU ATMF.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre l).

4. La définition prévue à la lettre c) correspond au résultat des travaux de la 12^{ème} session de la Commission de la révision concernant l'article 2, lettre a) des RU CUV (procès-verbal, p. 8 à 10)

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette définition figure désormais dans une version complétée à la lettre t).

5. La définition prévue à la lettre d) est plus détaillée que celle de l'article 3, lettre b) des RU CUI et compatible avec le droit de la CE.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre k).

6. La définition du détenteur prévue à la lettre e) correspond à celle de l'article 2, lettre c) des RU CUV.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette définition figure désormais dans une version complétée à la lettre n).

7. Les définitions prévues aux lettres f) à h) expliquent des notions nouvellement introduites, la notion de « admission technique » étant comprise comme un terme général qui concerne la procédure menant à l'admission de type de construction ou à l'admission à l'exploitation et qui inclut donc également le résultat de la procédure.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, ces définitions figurent désormais aux endroits suivants :

- f) figure désormais dans une version complétée à la lettre cc) ;
- g) figure désormais dans une version complétée à la lettre b) ;
- h) figure désormais dans une version complétée à la lettre c).

8. La définition prévue à la lettre i) correspond à celle de l'article 2, lettre f) des RU APTU et la définition prévue à la lettre j) s'inspire de celle de l'article 2, lettre e) des RU APTU.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, les renvois aux APTU sont désormais sans objet pour ces définitions. Les définitions figurent aux endroits suivants :

- i) figure désormais dans une version modifiée à la lettre w) ;
- j) figure désormais à la lettre s).

Article 3 **Admission au trafic international**

1. Une admission à l'exploitation des véhicules est nécessaire et justifiée pour des raisons de sécurité en trafic international (§ 1). Le but de l'admission technique selon la procédure conformément aux RU ATMF (§ 2) est de faciliter la libre circulation

des véhicules ferroviaires et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international. En outre, la protection de l'environnement et la santé publique doivent être pris en compte (v. art. 3 APTU). Aucune autre considération ni fin n'entre en ligne de compte en ce qui concerne la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires conformément aux RU ATMF.

2. Le § 3 précise que la procédure d'admission technique s'applique également et par analogie à d'autres matériels ferroviaires ainsi qu'à des éléments de construction de véhicules et d'autres matériels ferroviaires; dans ces cas, c'est surtout la procédure d'octroi d'une admission de type de construction (art. 4, § 1, lettre b), ch. 1 et 2) qui s'appliquera. Le terme « véhicule ferroviaire » englobe, dans l'ensemble du texte, les éléments de construction.
3. La possibilité d'admettre techniquement des éléments de construction est utile puisque cela permet de simplifier l'admission technique ultérieure, p. ex. d'un véhicule en tant qu'ensemble. Lors de l'admission technique du véhicule dont les éléments de construction ont déjà obtenu l'admission, il est cependant nécessaire d'examiner la manière dont les éléments fonctionnent ensemble. Il va de soi que l'admission des éléments de construction ne peut pas remplacer l'admission d'un véhicule dans son ensemble (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 40/41).
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé d'insérer après cet article un nouvel article 3a concernant l'interaction avec d'autres accords internationaux ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 4 **Procédure**

1. Outre l'admission par un examen individuel, le § 1, lettre b) prévoit une procédure d'admission technique en deux étapes. Ceci correspond, dans une très large mesure, à la procédure d'admission technique de véhicules routiers et d'aéronefs. Tandis que l'admission d'un type de construction d'un véhicule requiert un examen intensif (équerrage, courses d'essai, etc.) de ce modèle de construction/de ce prototype, l'admission à l'exploitation peut être octroyée par une procédure simplifiée à condition que les véhicules concernés répondent, à tous égards, au modèle ou prototype déjà admis. L'admission de type de construction d'un prototype d'un véhicule inclut l'octroi de l'admission à l'exploitation de ce prototype.
2. Le § 1 décrit le déroulement de la procédure sous une forme générale. Afin d'exprimer clairement que les différentes dispositions procédurales de l'article 10 sont néanmoins applicables, la Commission de révision était d'avis qu'il était judicieux de clarifier cela au § 2 (procès-verbal de la 23^{ème} session, p. 18). La 5^{ème} Assemblée générale, qui a suivi une proposition de la France visant à simplifier considérablement la rédaction de l'article 4, a toutefois maintenu cette clarification (procès-verbal, p. 139/140).
3. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 5

Autorité compétente

1. Le § 1 précise que l'admission technique des véhicules ferroviaires - tout comme l'admission technique d'autres moyens de transport - relève nécessairement de la compétence d'une autorité. L'activité des entreprises de transport ferroviaire (transport des marchandises et des personnes, respectivement gestion d'une infrastructure) est à caractère commercial. Une entreprise de transport ferroviaire ayant ou non sa propre infrastructure peut très bien être en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire agissant de la même manière qui utilisent, le cas échéant, l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire concurrente. Pour des raisons de concurrence, ces deux activités (admission technique et transport/gestion de l'infrastructure) doivent être séparées l'une de l'autre (v. aussi ch. 1-7 des Généralités).
2. La compétence d'octroyer l'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation peut être transférée à des organismes reconnus aptes, dont des entreprises privées (institution juridique « beliehenes Unternehmen » entreprise autorisée par l'Etat). Dans le cas d'un tel transfert, c'est en dernier lieu l'Etat qui doit assumer la responsabilité et assurer la surveillance de ces organismes; ce n'est qu'ainsi que tous les doutes pourront être levés au regard du droit de la concurrence (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 42; procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 140-144).
3. Un transfert « exclusif » à une seule entreprise de transport ferroviaire et/ou au gestionnaire d'une infrastructure n'est pas permis lorsqu'il existe un danger de conflit d'intérêts, étant donné que cela irait à l'encontre des principes du droit de la concurrence et de l'indépendance (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 140-144).
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de compléter dans une large mesure cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 6

Reconnaissance de l'admission technique

1. Cet article énonce l'important principe, selon lequel une admission technique d'un véhicule accordée par l'autorité compétente d'un Etat partie aux RU ATMF, soit sous forme d'admission de type de construction, soit sous forme d'admission à l'exploitation en accord avec les prescriptions des annexes des RU APTU est reconnue dans les autres Etats parties aux RU ATMF par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire y oeuvrant et les gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les certificats y afférents. Une nouvelle procédure d'admission technique dans l'un des Etats parties aux RU ATMF concernés ne doit pas avoir lieu dans le cas de l'utilisation de ce véhicule, techniquement admis au trafic international, sur leur territoire. Une nouvelle procédure serait contraire à cette réglementation de droit international (v. également les remarques relatives à l'art. 19).

2. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de compléter dans une large mesure les dispositions relatives à la reconnaissance mutuelle. Dans le cadre de ces travaux, le présent article a été reformulé et complété par deux autres articles 6a et 6b ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 7²³

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

1. Le § 1 indique le droit matériel sur lequel l'admission technique des véhicules doit être basée : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU (lettre a) et les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe « technique » du RID (lettre b). Par l'intégration du contenu de certaines fiches techniques de l'UIC dans une des Annexes des RU APTU, les règles de l'UIC contenues dans ces fiches seront portées au rang des règles étatiques et deviendront ainsi obligatoires.
2. Cette disposition ne mentionne pas expressément l'exigence d'une compatibilité technique avec l'infrastructure à utiliser et les systèmes de régulation; cela va de soi.
3. L'admission technique est une condition nécessaire, mais non suffisante à la libre circulation du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire concernée doit disposer, en outre, d'un droit d'accès (v. Directive 91/440/CEE), d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité et remplir différentes autres conditions. Les exigences supplémentaires s'ajoutant à l'admission technique afin que les véhicules ferroviaires puissent être utilisés en trafic international peuvent être réglées ou sont à régler dans d'autres prescriptions (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 43-45).
4. Etant donné que les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU ne peuvent être complètes et prévoir tous les cas, vu le développement technique permanent, le § 2 prévoit qu'à défaut de dispositions dans les annexes, les règles techniques généralement reconnues peuvent ou doivent remplacer et compléter ces prescriptions. Le cas échéant, les prescriptions techniques contenues dans les fiches techniques de l'UIC qui ne sont pas encore validées peuvent être considérées comme règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 46). Une norme technique non validée à une force probante, c'est-à-dire qu'elle crée la présomption réfutable qu'il s'agit d'une règle technique généralement reconnue (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 47).
5. Tandis que le § 2 règle les cas d'une lacune au niveau des prescriptions, le § 3 permet l'innovation et le développement technique. Avant d'être introduite au niveau international, une règle technique pourrait être reconnue provisoirement au niveau national (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 46/47). Le § 3 permet de déroger aux règles techniques généralement reconnues uniquement à condition qu'il soit prouvé

23 Les explications relatives à cet article ont, par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, qui incluent également l'introduction d'un article 7a portant sur les dérogations, une valeur essentiellement historique ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles reste garantie. En outre, de telles dérogations ne doivent pas entraver l'interopérabilité ou rendre plus difficile l'accès au marché (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 34).

6. La Commission de révision a, par ailleurs, considéré qu'il était utile d'attribuer à la Commission d'experts techniques le droit de décision en ce qui concerne les règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 47). Le § 4 garantit une application identique des §§ 2 et 3 dans tous les Etats parties; le contrôle par la Commission d'experts techniques est destiné à éviter des risques au niveau de la sécurité mais aussi à empêcher des abus (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 31). La 5^{ème} Assemblée générale a suivi ce point de vue (procès-verbal, p. 146-148).

Article 8²⁴

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

1. L'article 8 ainsi que les Annexes des RU APTU - tout comme le fait l'article 7 pour les véhicules ferroviaires - fixent le droit matériel sur lequel se base l'admission technique d'autres matériels ferroviaires : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU.
2. Vu que, jusqu'à nouvel ordre, les infrastructures ferroviaires restent soumises au principe de la territorialité - il n'existe pas, à ce jour, de lignes ferroviaires extraterritoriales soustraites à la souveraineté étatique - la procédure d'admission de l'infrastructure ferroviaire à l'exploitation peut rester soumise au droit national. Cela ne vaut cependant pas nécessairement pour les éléments de construction et les équipements qui sont produits et admis techniquement dans un Etat partie, mais qui ne sont pas utilisés dans cet Etat partie, mais uniquement dans d'autres Etats parties, p. ex. des rails, des installations d'alimentation en électricité. Sur ce point, les RU APTU et les RU ATMF ont une importance pour la politique industrielle et commerciale.
3. Le § 3 précise que les obligations des Etats parties de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 relatives à l'aménagement et à la construction de lignes AGC respectivement d'installations AGTC restent applicables. Les normes et les paramètres AGC et AGTC doivent cependant être en accord avec les prescriptions, normes et paramètres techniques des RU APTU.

24 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

1. Cet article forme un trait d'union entre les prescriptions techniques relatives à la construction et à l'exploitation des véhicules ferroviaires d'une part, et relatives à la construction et à la gestion d'une infrastructure ferroviaire, d'autre part.
2. La Commission de révision a considéré comme purement déclaratoires mais néanmoins utiles, les dispositions obligeant toutes les entreprises de transport ferroviaire à respecter les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où il s'agit des prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 47/48). Une proposition ultérieure visant à supprimer cet article n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 23^{ème} session, p. 22). Les prescriptions d'exploitation ne sont ni la base ni l'objet de l'admission technique des véhicules, bien qu'elles soient étroitement liées à la sécurité du trafic international ferroviaire.
3. Le § 2 prévoit l'obligation importante pour les gestionnaires d'infrastructure dans les Etats parties de respecter, le système « rail » formant une unité, également les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où elles concernent la construction et la gestion de l'infrastructure.
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de publier les Prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées non pas en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation. À titre de modification rédactionnelle consécutive, les renvois aux annexes ont été remplacés par des renvois aux PTU ; voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport explicatif relatif aux RU APTU.

Article 10²⁵

Admission technique

1. Cet article stipule les prescriptions relatives à la procédure administrative proprement dite.
2. Le § 1 précise que l'admission technique sous forme d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation est une admission « *ad rem* ».
3. Le § 2 énonce les personnes ou institutions qui peuvent demander l'admission technique, sous forme d'admission de type de construction et sous forme d'admission à l'exploitation. Conformément à l'article 2, lettre e), le détenteur est celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, c'est-à-dire qui « utilise » le véhicule. Il ne s'agit pas nécessairement du propriétaire du véhicule. Vu les développements dans le

25 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur essentiellement historique par suite des décisions prises par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, dans le cadre desquelles les définitions ont été remaniées, les dispositions du présent article reformulées et deux autres articles 10a et 10b insérés ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin n.

domaine ferroviaire, il est important d'accorder au détenteur également le droit de demander l'admission technique d'un véhicule, d'autant plus qu'à l'avenir un détenteur ne sera plus obligé d'immatriculer un véhicule auprès d'un chemin de fer (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 38).

4. Le § 3 prescrit les documents qui doivent être présentés lors de la procédure simplifiée d'admission à l'exploitation et les preuves à apporter afin de pouvoir bénéficier de la possibilité de procédure simplifiée.
5. Le § 4 stipule que lors de la procédure d'admission technique, c'est-à-dire lors de l'admission d'un type de construction ou d'une admission à l'exploitation, il faut décider sans égard à la qualité du demandeur de l'admission.
6. L'admission technique doit être accordée pour une durée, en principe, illimitée (§ 5). Lorsqu'un véhicule présente un danger pour la sécurité, il est possible et obligatoire de retirer ce véhicule de la circulation sans attendre l'approbation de l'instance qui a immatriculé ou admis techniquement ce véhicule. En raison du système des vérifications périodiques prescrites, même une admission illimitée est, en fait, une admission limitée.
7. Le § 5 signale, en outre, la possibilité d'accorder une admission technique de manière différenciée et restreinte, p. ex. restreinte à certaines catégories de lignes ou restreinte au trafic dans certaines conditions.
8. Les §§ 6 et 7 énumèrent de manière limitative les motifs pour lesquels les autorités compétentes (§ 8) peuvent retirer une admission de type de construction ou une admission à l'exploitation. La notion de « santé publique » dans le § 6 a été ajoutée, par analogie, à l'article 3, lettre c) des RU APTU (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 41).
9. Les §§ 9 et 10 différencient entre la suspension et la caducité de l'admission. Uniquement en cas de mise hors service du véhicule, l'admission devient caduque, tandis que dans tous les autres cas elle n'est que suspendue (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 54/55). La 5^{ème} Assemblée générale a décidé de prévoir également, outre les cas d'une suspension « automatique » de l'admission à l'exploitation réglés au § 9, lettres a) à c), la possibilité d'une suspension décidée par l'autorité compétente (lettre d), d'autant plus que la question de savoir si la suspension pouvait intervenir « automatiquement », c'est-à-dire sans qu'il y ait un acte administratif, était controversée (procès-verbal, p. 148-151).
10. Le § 11 renvoie au droit national en ce qui concerne les autres prescriptions de procédure, à savoir le droit de l'Etat dans lequel une demande d'admission technique a été faite.

Article 11

Certificats

1. Les §§ 1 à 3 stipulent que l'admission technique doit être constatée par un document et prescrivent le contenu des documents concernant une admission d'un type de construction et une admission à l'exploitation.
2. Par le terme « constructeur » il faut également entendre qu'il peut s'agir d'une association de constructeurs; le demandeur est libre de demander l'admission d'un type de construction uniquement pour lui-même ou, le cas échéant, également pour d'autres constructeurs (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 59).
3. Le § 4 fixe les langues dans lesquelles les certificats doivent être imprimés.
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 12

Modèles uniformes

1. Le § 1 prévoit que l'Organisation prescrit des modèles uniformes de certificats d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation. La Commission d'experts techniques, en tant qu'organe de l'Organisation conformément à l'article 20 de la COTIF, a la compétence pour élaborer et adopter ces modèles.
2. Le § 2 règle la procédure relative à la détermination des modèles uniformes, notamment l'entrée en vigueur et la possibilité de formuler une objection. Ceci a été ajouté, sur proposition de l'Allemagne, par la 5^{ème} Assemblée générale (procès-verbal, p. 154).
3. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 13

Banque de données

1. Cet article prévoit un registre central à gérer sous la responsabilité de l'OTIF et qui contient toutes les données importantes concernant les véhicules admis au trafic international ferroviaire (§ 1). Ces données sont enregistrées sur la base des communications des autorités compétentes. Etant donné que le terme « registre central » pourrait donner l'impression qu'il s'agit d'« un registre papier », la Commission de révision a préféré le terme de « banque de données » (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 64). L'enregistrement des données d'un véhicule admis ne remplace pas le certificat d'admission technique, mais constitue uniquement une preuve réfutable (§ 3).

2. Conformément au § 2, certaines données sont à communiquer à l'Organisation en tout cas. La Commission d'experts techniques fixe, par ailleurs, les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données.
3. Cette banque de données doit être à la disposition des autorités des Etats parties, des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des constructeurs et des détenteurs en ce qui concerne leurs véhicules (complément apporté par la 5^{ème} Assemblée générale, procès-verbal, p. 155) (§ 4). Elle devrait permettre de surveiller plus facilement si des véhicules utilisés en trafic international ferroviaire sont effectivement admis à cette utilisation ou si de tels véhicules auraient dû être immobilisés ou mis hors service.
4. Pour des raisons tenant à la protection de données et au droit de la concurrence, toutes les données enregistrées ne sont pas accessibles de manière illimitée. La Commission d'experts techniques établit - ceci sous forme d'Annexe qui fera partie intégrante des RU ATMF (§ 5) (proposition de l'Allemagne lors de la 5^{ème} Assemblée générale) - à quelles données et sous quelles conditions les ayants droit ont accès (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 65 et procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 156-158).
5. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter dans une large mesure cet article. Ces modifications et compléments concernent notamment les prérogatives de la Commission d'experts techniques de l'OTIF et prévoient entre autres que les décisions prises par elles ne seront plus publiées dans une annexe aux RU ATMF, mais sur le site Internet de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 14 **Inscriptions et signes**

1. En complément à l'article 11, §§ 2 et 3 qui règle le contenu des certificats, l'article 14 prescrit les inscriptions et signes sur les véhicules qui doivent permettre du premier coup d'oeil de voir si et dans quelles conditions le véhicule concerné est admis au trafic international ferroviaire.
2. La réglementation se limite à constater le principe qu'il faut apporter les inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des RU APTU. Les Annexes des RU APTU devraient reprendre pour l'essentiel les prescriptions contenues dans les chiffres 3.1.16 de l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT), dans la teneur du projet d'avril 1986, et dans les chiffres 5.1, 34.1.1, 34.1.2 et 34.2.3 du RIC respectivement dans les chiffres 34.1, 34.1.1, §§ 2 et 3 et 34.1.3 du RIV.
3. Les véhicules doivent porter un signe qui prouve l'admission du véhicule conformément aux RU ATMF et RU APTU. Ce logo devra être déterminé ultérieurement par la Commission d'experts techniques (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 50), qui détermine également les délais de transition durant lesquels des véhicules portant des inscriptions et signes divergents sont encore

autorisés à circuler en trafic international (procès-verbal de la 5^{ème} Assemblée générale, p. 158-161).

4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article. Ces modifications et compléments prennent également en compte le fait que les Prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées adoptées par la Commission d'experts techniques de l'OTIF ne doivent pas être publiées en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport explicatif relatif aux RU APTU et à la fin du présent Rapport.

Article 15²⁶ **Maintenance**

1. Cet article ne stipule que le principe que les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement ni à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. Les RU APTU et le RID fixent les révisions et les opérations de maintenance prescrites, leur périodicité etc.
2. La disposition tout d'abord adoptée par la Commission de révision, selon laquelle les travaux d'entretien et de réparation sont à confier à des ateliers qualifiés et reconnus (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 50), a été supprimée lors de la 23^{ème} session (procès-verbal, p. 31/32) et n'a pas été reprise par la 5^{ème} Assemblée générale.

Article 16 **Accidents et avaries graves**

1. Cet article reprend une disposition du chiffre 16.7 du RIV. L'obligation principale de prendre immédiatement les mesures nécessaires et de déterminer les causes de l'accident ou de l'avarie grave incombe tout d'abord au gestionnaire de l'infrastructure (§ 1).
2. Le § 3 stipule l'obligation d'informer les autorités compétentes ainsi que la compétence de celles-ci de demander une présentation du véhicule avarié.
3. Le § 4 sert à la prévention d'accidents futurs et doit garantir que les prescriptions internationales soient modifiées et développées de manière appropriée.
4. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter dans une large mesure cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

26 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur essentiellement historique par suite des décisions prises par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, décisions dans le cadre desquelles il est fait référence aux évolutions intervenues dans le domaine du droit communautaire ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

1. Le projet de l'Office central du 19 décembre 1997 énumérait encore de manière exhaustive les motifs et les conditions permettant aux autorités compétentes, aux autres entreprises de transport ferroviaire ou aux gestionnaires d'infrastructure de refuser un véhicule ferroviaire admis au trafic international. Les lettres a) à e) du projet précité avaient repris les dispositions des chiffres 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 et 34.1.3 du RIC et des chiffres 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 et 34.1.2 du RIV. La Commission de révision a cependant décidé, de donner à cet article un libellé plus général et plus positif (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 69; procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 53/54).
2. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 18

Non-respect des prescriptions

1. En ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions des RU ATMF et des RU APTU, il est distingué :
 - entre les conséquences en droit pénal et civil, en ce qui concerne l'infrastructure (§ 2) et
 - toutes les autres conséquences, notamment aussi en droit administratif (§ 1).
2. Il s'agit d'un *renvoi* dit *global*, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement renvoyé au droit matériel de l'Etat partie concerné mais tout d'abord à ses règles de conflit de lois. Ces règles déterminent les règles matérielles qui sont finalement appliquées.
3. Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé d'insérer après cet article un nouvel article 19 concernant les dispositions transitoires ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 19

Différends

1. L'article 19 attribue à la Commission d'experts techniques un rôle de médiation lorsque deux ou plusieurs Etats parties aux RU ATMF connaissent un différend relatif à l'admission technique des véhicules ferroviaires. En outre, de tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.
2. Étant donné qu'il a été décidé, lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, d'insérer un nouvel article 19 concernant les dispositions transitoires, cette remarque fait désormais référence à l'article 20 ; voir également le Rapport explicatif complémentaire ci-après.

Rapport explicatif complémentaire

basé sur les décisions de la 24^{ème} session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) et de la 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009)

NOTE : Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 2 et § 4 lettre g) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Les Remarques générales concernant les modifications du texte des APTU s'appliquent également à l'Appendice ATMF.
2. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
3. Lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a suivi dans une large mesure les propositions élaborées par le Groupe Schweinsberg et approuvées par la Commission d'experts techniques. Les textes et le Rapport explicatif ont été clarifiés, notamment en ce qui concerne l'« Entité chargée de la maintenance » mentionnée aux articles 3a et 15 ainsi que les limites de l'admission à l'exploitation et les attributions de l'autorité compétente prévues à l'article 6.
4. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice G (ATMF) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1^{er}, 3 et 9 des ATMF. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément

à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Les articles marqués d'un astérisque (*) ne peuvent pas être modifiés par la Commission de révision, mais par l'Assemblée générale uniquement.

Article premier * Champ d'application

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre g) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Le présent article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des États dans lesquels le droit de l'UE s'applique, sont traitées dans le présent Appendice. Le trafic entre les groupes d'États suivants est traité :
 - a) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'Espace économique européen (EEE), article 6, § 3,
 - b) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 3,
 - c) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 1 et
 - d) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 2.
3. Pour les matières qui ne sont pas couvertes ou seulement en partie par les PTU, se reporter aux remarques relatives à l'article 7.
4. Lorsque des matières particulières ne sont pas couvertes par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur celles-ci, les spécifications techniques nationales s'appliquent généralement dans l'État partie dans lequel la demande d'homologation technique a été faite (voir article 7). Dans le cas d'États dans lesquels le droit communautaire s'applique, ceci concerne, en particulier, des aspects couverts par les directives européennes relatives à l'interopérabilité (mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, évaluation de la conformité et vérification par des organismes notifiés, etc.), la sécurité (certification de sécurité, autorisation de sécurité, conformité aux méthodes de sécurité communes et aux objectifs

de sécurité communs, obligation de rendre compte à propos d'Indicateurs de sécurité communs, procédures d'enquête des accidents, etc.) et l'accès au marché (directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, directive 2001/12/CE concernant le développement de chemins de fer communautaires, directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, etc.).

Article 2 **Définitions**

1. Pour éviter d'allonger inutilement les textes, il a été décidé de n'indiquer qu'à l'article 2 des ATMF les termes utilisés dans les deux Appendices. Le présent article contient donc les définitions des termes utilisés dans les APTU et les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les ATMF. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de cette version.
2. Concernant la « Commission d'experts techniques », lettre d), on notera que pour les éléments d'infrastructure transfrontaliers tels que les tunnels, ponts, etc., deux États parties peuvent convenir de créer une autorité commune spécifique telle que la « Commission intergouvernementale de sécurité » pour l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni. Lesdites autorités sont autorisées à être représentées séparément au sein de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 16, § 5, lettre c) de la Convention, c'est-à-dire sans droit de vote.
3. Rentrent dans la définition du terme « autre matériel ferroviaire », lettre s), les équipements qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.
4. Pour la définition du terme « accident grave », lettre z), un montant en DTS est indiqué. Le DTS désigne la monnaie du Fonds monétaire international (FMI), laquelle est, selon l'article 9 de la Convention, l'unité de compte de référence de ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,27 €(juillet 2010).

Article 3 * **Admission au trafic international**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre g) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Pour les modifications rédactionnelles des références contenues dans le § 2, lettres b) et c), se reporter au paragraphe b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif ».

Article 3a **Interaction avec d'autres accords internationaux**

1. Il s'agit d'un nouvel article.

2. Le § 1 traite de l'admission à l'exploitation, conformément aux ATMF, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires qui ont été admis, conformément à la législation communautaire applicable, par un État partie. Ledit matériel est réputé admis à l'exploitation, conformément aux ATMF, si
 - a) il y a équivalence pleine et entière entre les STI applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les PTU applicables conformément aux APTU, et
 - b) les STI applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
 - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
3. Le § 2 traite de l'admission au service, dans les États membres de l'UE et dans les États partie appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux ATMF. Un tel matériel est réputé admis en service conformément au droit communautaire si
 - a) il y a équivalence pleine et entière entre les PTU applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les STI correspondantes,
 - b) les PTU applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
 - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
4. Le § 3 traite de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires qui sont utilisés uniquement dans les États parties appliquant le droit communautaire du fait de leur qualité d'États membres de l'UE ou par suite d'accords internationaux. Le droit communautaire applicable s'applique à de tels matériels.
5. La reconnaissance mutuelle mentionnée aux §§ 1 et 2 concerne non seulement les admissions individuelles, mais aussi les admissions de types de véhicules conformément au § 4.
6. Le titre complet de la directive européenne mentionnée au § 5 est « directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) ». La directive a été publiée au Journal officiel de l'UE (JO) L 164, 30.4.2004, p. 44–113 et modifiée par la directive 2008/110/CE, publiée au JO L 345, 23.12.2008 p. 62–67.

Article 4

Procédure

1. Le présent article traite uniquement de la procédure d'admission des véhicules, alors que, pour ce qui concerne l'admission de l'infrastructure, le § 3 se réfère généralement aux dispositions applicables dans l'État concerné (point clarifié un peu plus loin à l'article 8, § 2). Pour les États membres de l'UE, ces dispositions englobent le droit communautaire pertinent.
2. Le § 1 dispose que la procédure se déroule en une seule étape (admission d'un véhicule) ou en deux étapes (admission d'un type de construction et admission consécutive de véhicules individuels correspondant à ce type de construction).
3. L'évaluation de la conformité, qui doit être effectuée dans le cadre de la procédure d'admission conformément au § 2, peut concerner le véhicule dans son ensemble ou, conformément aux directives correspondantes de la CET, être divisée en modules d'évaluation dont la conformité doit être établie par une déclaration, elle-même conforme à un modèle défini par la CET.
4. L'article 3, § 3 dispose que les dispositions du présent article s'appliquent également aux autres matériels ferroviaires.

Article 5

Autorité compétente

1. En ce qui concerne la compétence de l'autorité, le § 1 renvoie en principe au droit applicable dans l'État partie respectif, lequel englobe, dans le cas des États membres de l'UE, le droit communautaire pertinent. Néanmoins, conformément au § 4, certaines exigences s'appliquent aux autorités compétentes et aux « organismes reconnus aptes » mandatés par ces autorités. Seule l'autorité compétente peut délivrer des certificats d'exploitation et des certificats de type de conception.
2. Le § 2 n'empêche pas l'autorité compétente en vertu du § 1, de transférer en tout ou partie sa compétence en matière d'évaluation de la conformité à des organismes reconnus aptes en vertu du § 3, à l'exclusion des entités suivantes :
 - entreprises de transport ferroviaire (EF),
 - gestionnaires d'infrastructure,
 - détenteurs,
 - entités chargées de la maintenance (ECM),
 - entreprises participant directement ou indirectement, dans le domaine de la conception ou de la fabrication, à la fabrication ou à la maintenance de matériel ferroviaire, ou
 - filiales de l'une des entités susmentionnées.

Les organismes énumérés sont essentiellement les mêmes que ceux qui sont habilités, conformément à l'article 10, § 2, à soumettre des demandes de délivrance de certificat technique.

Le terme « en partie » indique qu'un « organisme apte » peut être mandaté uniquement pour une compétence technique spécifique, par exemple une PTU/STI spécifique.

3. Le § 2 permet à un État partie de mandater des « organismes aptes » ayant leur siège sur son territoire. Ceux-ci peuvent exécuter des tâches équivalentes à celles des organismes notifiés de l'UE. L'article 6, § 1 garantit que l'autorité d'homologation de tous les États parties et les autres « organismes aptes » acceptent les évaluations de la conformité aux PTU effectuées par un « organisme apte ». Le § 3 contient les conditions détaillées applicables aux organismes reconnus aptes, telles que définies à partir des dispositions applicables dans l'UE, notamment en ce qui concerne leur organisation, leur personnel, leurs méthodes de travail, leurs capacités, leur indépendance et leur discrétion.
4. Le § 5 stipule que le Secrétaire général doit être avisé des organismes responsables des évaluations, certifications et admissions et qu'il doit publier ces informations dans une liste qui doit être tenue à jour.
5. Le § 6 stipule que les États parties surveillent en permanence les organismes mentionnés au § 2. S'il est établi qu'ils ne remplissent pas les exigences telles que définies au § 3, leur compétence doit leur être retirée, et le Secrétaire général en être avisé.
6. Le § 7 traite de la procédure applicable dans les cas où un État partie est parvenu à la conclusion qu'une autorité ou un organisme, dont un autre État partie est responsable, ne remplit pas les exigences telles que définies au § 3. De tels cas doivent être soumis à la CET, qui est tenue de prendre certaines mesures.

Article 6 **Validité des certificats techniques**

1. Le § 1 prescrit à titre de règle générale que les certificats techniques délivrés par une autorité compétente (article 5) dans un État partie sont valides dans tous les autres États parties. Néanmoins, l'utilisation de ces certificats pour certains véhicules ou types de construction (§ 5) est soumise aux conditions suivantes.
2. Le § 2 dispose que l'entreprise ferroviaire (EF) exploitant un véhicule doit veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure à utiliser.
3. L'admission à l'exploitation d'un véhicule en conformité avec l'ensemble des PTU applicables est valide dans tous les autres États parties si lesdites PTU couvrent l'ensemble des exigences essentielles et ne contiennent aucun point ouvert concernant la compatibilité avec l'infrastructure et si le véhicule n'est pas soumis à un cas spécifique ou à des dérogations.

4. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions énoncées au § 3, le demandeur doit remplir les conditions énoncées au § 4 pour l'admission à l'exploitation complémentaire. ces conditions sont fixées par les autorités compétentes respectives des États parties dans lesquels l'admission doit être demandée, conformément aux spécifications techniques nationales notifiées applicables dans ces États. Ces conditions peuvent englober l'analyse de risque et/ou des tests additionnels, la duplication et la répétition devant être en l'occurrence évitées et le tableau d'équivalence pris en compte ; qui plus est, les spécifications techniques nationales concernant des points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure, ne sont pas à vérifier avant la délivrance de l'admission à l'exploitation puisque ces points ont été nécessairement vérifiés lors de l'admission du véhicule par le premier État partie conformément aux exigences nationales de cet État, et que ces exigences font l'objet d'une acceptation croisée. Ces principes sont identiques à ceux de la directive sur l'interopérabilité.
5. Le certificat d'exploitation délivré pour un véhicule ne confère pas à son détenteur les droits d'exploiter des trains ou autres droits. Lorsque le véhicule est intégré dans un train, le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure doit être respecté, y compris, s'ils sont applicables, les dispositions de l'Appendice E (CUI) sur la responsabilité et l'assurance et le droit de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité de transporteur. Si ce droit est celui de l'UE ou un droit national correspondant, les conditions pertinentes, notamment les exigences en matière de licence, de certificats de la sécurité, doivent être remplies et la souscription d'une assurance de responsabilité être requise pour le véhicule.

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

Les présentes dispositions ont pour but d'exclure toute duplication et répétition administratives, notamment en ce qui concerne les évaluations et tests techniques.

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

1. Le § 1 dispose que les véhicules admis à circuler en trafic international doivent respecter les PTU, et, s'ils transportent (sont destinés à transporter) des marchandises dangereuses, le RID.
2. Dans le cas où il n'existe aucune PTU applicable pour un sous-système, c'est-à-dire si les exigences essentielles n'ont pas (encore) été transposées dans une PTU, le § 2 précise que les spécifications techniques applicables sont les spécifications nationales en vigueur, conformément à l'article 12 des APTU, dans l'État dans lequel le véhicule doit être admis.
3. Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou s'il existe un cas spécifique ou un point ouvert relatif à la compatibilité du véhicule avec

l'infrastructure, les spécifications techniques nationales applicables à ces matières doivent être également remplies. Dans ce cas, il convient de garder à l'esprit que le tableau d'équivalence doit être appliqué et que les spécifications techniques nationales concernant les points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne peuvent être vérifiées que par l'État partie ayant effectué le premier l'admission.

Article 7a **Dérogations**

Le présent article charge la CET de décider de règles nécessaires pour les dérogations et méthodes d'évaluation afférentes.

Article 8 **Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire**

1. Le § 1 précise que les dispositions des PTU et du RID qui s'appliquent à l'infrastructure doivent être respectées.
2. Le § 2 confirme ce qui est précisé à l'article 4, § 3.
3. Le § 3 dispose que les règles relatives aux cas non couverts ou insuffisamment couverts par les PTU et aux dérogations s'appliquent aussi par analogie au domaine de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'application des PTU à l'infrastructure existante est traitée à l'article 8 des APTU.

Article 9 * **Prescriptions d'exploitation**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.

Article 10 **Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes**

1. Le § 1 dispose que des certificats techniques peuvent être délivrés pour des types de construction ou pour des véhicules individuels.
2. Le § 2 contient la liste exhaustive des personnes habilitées à faire une demande. Celles-ci correspondent dans une large mesure aux personnes auxquelles il est interdit de transférer une compétence de prise de décision en vertu de l'article Article 5, § 2.
3. Le § 3 précise que la demande peut être faite à l'autorité compétente (article 5) dans n'importe quel État partie, c'est-à-dire sans lien géographique.
4. Le § 4 concerne les certificats techniques relatifs aux véhicules qui, par suite de leur degré de conformité limité, nécessitent des admissions complémentaires

conformément à l'article 6, § 4. Le champ d'application demandé doit être décrit précisément. Si des admissions/évaluations de plusieurs autorités compétentes sont par la suite nécessaires, celles-ci doivent se coordonner afin d'accélérer le processus d'admission et de réduire au minimum les coûts supportés par le demandeur.

5. Le § 5 dispose que les admissions ne peuvent être effectuées aux fins de profit et que l'ensemble des frais associés à la procédure d'admission doivent être supportés par le demandeur. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique, subsidiairement, qu'au droit national de l'État dans lequel l'admission est délivrée.
6. Le § 5a précise que toutes les procédures concernant les admissions/évaluations techniques ne doivent pas être discriminatoires.
7. Le § 6 fixe les exigences concernant les documents de demande. Ceux-ci doivent comprendre dans tous les cas la documentation technique et la documentation relative à l'entretien, et préciser les caractéristiques du véhicule d'une façon suffisante pour que l'ensemble des informations requises par l'organisme d'évaluation soient fournies.
8. Le § 7 dispose que les évaluateurs doivent consigner le contenu et les résultats des évaluations dans un rapport d'évaluation.
9. Dans l'admission (simplifiée) de véhicules où une admission de type de construction est déjà disponible, le § 8 stipule que le demandeur doit joindre à sa demande le certificat de type de conception et démontrer d'une façon appropriée que les véhicules à admettre correspondent au type de construction.
10. La première phrase du § 9 précise qu'en principe, les certificats techniques doivent être octroyés pour une durée illimitée, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils peuvent être utilisés pour une durée illimitée. La deuxième phrase rappelle aux utilisateurs que le champ d'application du certificat peut être limité, bien que ce ne soit pas à la discrétion de l'organisme qui le délivre, mais que cela dépende des conditions particulières.
11. Le § 10 concerne la poursuite de l'utilisation d'admissions techniques de type de construction lorsque les dispositions relatives à la délivrance de ces admissions ont été modifiées (article 7). L'État partie dans lequel l'admission de type de construction a été délivrée et les États dans lesquels l'admission peut être utilisée doivent délibérer sur ce point ou, si nécessaire, délivrer une nouvelle admission. Même s'il est décidé que l'admission doit être à nouveau délivrée, les seules vérifications à effectuer portent sur la conformité du type de construction avec les dispositions modifiées, les admissions à circuler demeurant valides.
12. Le § 11 concerne la poursuite de l'utilisation de l'admission à circuler et aussi, conformément au § 12, d'autres certificats, lorsque les véhicules sont renouvelés ou réaménagés. Des projets convenablement documentés doivent être soumis à l'Etat partie. Celui-ci doit impliquer la CTE si, lors de la délivrance de la nouvelle admission, la pleine conformité avec les PTU applicables n'est pas établie.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

1. Le § 1 traite de la procédure applicable au retrait et à la suspension de certificats techniques à l'échelle internationale.
2. Les dispositions relatives au retrait de l'admission à l'exploitation qui, conformément au § 6, s'appliquent également par analogie à l'admission de type de construction, figurent aux §§ 2, 3 et 5, et celles concernant la suspension (de la validité/utilisation) de ces certificats, au § 4.
3. Les raisons d'une suspension obligatoire sont :
 - la maintenance technique insuffisante du véhicule (inspections, entretien, etc.),
 - le défaut de présentation du véhicule présentant une avarie grave, et
 - le non-respect des dispositions des ATMF, des PTU ou des spécifications nationales sur lesquelles l'homologation est fondée.
4. Les raisons d'une suspension facultative sont :
 - le non-respect des spécifications techniques applicables en vertu des PTU, etc.
 - dans certains cas, le défaut de correction des lacunes causant la non-conformité, et
 - le non-respect des conditions imposées en matière d'homologation limitée.
5. Le § 3 dispose que l'organisme ayant octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut seul le retirer (contrairement à la suspension).

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

1. Le § 1 autorise la CET à adopter des règles obligatoires concernant les évaluations et les règles procédurales relatives à l'admission technique.
2. S'il existe des règles supplémentaires au sein des États parties ou au niveau communautaire, le § 2 stipule qu'elles doivent être notifiées au Secrétaire général de sorte que la CET puisse les examiner et qu'elles puissent être publiées.

Article 11

certificats techniques et déclarations

1. Le § 1 dispose que des certificats distincts doivent toujours être délivrés pour le certificat de type de conception et le certificat d'exploitation, alors que le § 4 dispose qu'un seul certificat d'exploitation peut être délivré pour plusieurs véhicules de même type de construction.

2. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux §§ 2 et 3.
3. Le contenu de la documentation technique et de la documentation d'entretien doit correspondre aux PTU.
4. Un certificat doit être élaboré dans l'une des langues de travail de l'OTIF (actuellement l'allemand, le français et l'anglais), et être disponible au format papier.
5. Les §§ 7 à 9 prescrivent que, lorsque le droit à disposer du véhicule change de main, les certificats initialement délivrés au demandeur doivent être transférés.

Article 12 **Modèles uniformes**

Les modèles uniformes obligatoires des certificats, déclarations et rapports d'évaluation spécifiés dans les ATMF doivent être élaborés et adoptés par la CET. La CET peut également reconnaître l'équivalence d'autres modèles existants, pour peu qu'ils contiennent au minimum les mêmes informations.

Article 13 **Registres**

1. Le présent article sert de base légale à une banque de données internationale contenant des registres de véhicules ferroviaires admis (véhicules individuels ou types de construction) (§ 1) et d'autorités compétentes chargées des homologations (§ 2). La CTE peut inclure d'autres informations dans cette banque de données (§ 3).
2. La CTE doit décider des détails suivants (§ 4) tout en prenant en considération les structures existant déjà dans les États parties (registres nationaux de véhicules ou NVR) ou dans l'UE (ERA) (§ 5) :
 - a) architecture technico-fonctionnelle de la banque de données,
 - b) date et manière dont les données requises doivent être fournies,
 - c) droits d'accès,
 - d) structure de la banque de données et
 - e) autres dispositions d'ordre administratif et organisationnel.
3. La banque de données peut être basée sur des registres électroniques décentralisés des États parties, y compris les registres nationaux de véhicules (RNV), mais les informations doivent pouvoir être récupérées via un moteur de recherche central ; la banque de données et ses règles de fonctionnement doivent être coordonnées avec les Registres nationaux de véhicules créés par les États membres de l'UE en vertu de la décision 2007/756/CE de la Commission.
4. En outre, le § 7 donne à la CTE le droit de facturer les utilisateurs de la banque de données. En revanche, la fourniture et la rectification des données sont gratuites.

5. Certaines informations importantes telles que par exemple le changement de détenteur, les retraits du service ou les immobilisations doivent être notifiées au Secrétaire général sans délai.
6. L'enregistrement des données dans la banque de données a des conséquences en ce qui concerne l'administration de la preuve (§ 6).

Article 14 **Inscriptions et signes**

1. L'admission de véhicules ferroviaires à l'exploitation doit être démontrée en apposant un signe sur les véhicules (§ 1, lettre a). ce signe est décidé par la CTE.
2. Les véhicules doivent aussi porter l'élément suivant : un code alphanumérique (« numéro du véhicule ») utilisé pour identifier clairement le véhicule, qui a été attribué par l'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation et qui doit inclure le code du pays du premier État ayant délivré l'admission et autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU (§ 1, lettre b)).
3. L'autorité octroyant l'admission à l'exploitation doit veiller à ce que les signes et inscriptions soient marqués sur le véhicule et à ce que le numéro du véhicule soit enregistré dans les RNV (article 13).
4. Le § 2 dispose que la CTE doit adopter des règles transitoires pour les véhicules déjà en service.

Article 15 **Maintenance**

1. Le § 1 fixe les objectifs et éléments de la maintenance.
2. Le § 2 dispose qu'il incombe à un organisme dûment mandaté (Entité Chargée de la Maintenance ou ECM), qui doit être enregistré dans la banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Un tel organisme est également requis en vertu du droit communautaire (voir article 14a de la directive 2004/49/ce concernant la sécurité des chemins de fer).
3. Les §§ 3 à 5 contiennent des dispositions concernant non seulement l'interaction entre l'ECM et les exploitants ferroviaires, mais aussi le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier d'autres détails dans les Annexes aux ATMF.
4. Le § 4 dispose que l'ECM doit, pour chaque véhicule pour lequel il est enregistré en tant qu'ECM, constituer et tenir à jour un fichier de relevé de maintenance contenant les informations requises, conformément au § 3, pour ce véhicule. Ces informations concernent le véhicule proprement dit ainsi que toute citerne et tout équipement nécessitant des inspections et des tests. Ce fichier de relevé de maintenance doit être mis à la disposition des autorités compétentes en vue des inspections et enquêtes

ordinaires à effectuer lorsque le véhicule est impliqué dans des incidents ou accidents.

5. Le § 5 dispose que la CTE peut adopter des directives et réglementations concernant des ateliers de maintenance et les inclure dans l'Annexe aux ATMF.

Article 16 **Incidents, accidents et avaries graves**

1. Le § 1 dispose que, en cas d'incidents, d'accidents et d'avaries graves, l'ensemble des parties impliquées, notamment les gestionnaires d'infrastructure (GI), détenteurs, ECM et EF, sont tenus
 - de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique et
 - d'établir les causes.
2. Le § 1, lettre a complète le § 1 avec pour effet que les mesures prévues doivent être coordonnées, en premier lieu par le GI, et que les enquêtes prévues ainsi que toutes les enquêtes mandatées par l'État concerné, quelles qu'elles soient, doivent être considérées comme étant indépendantes les unes des autres.
3. Le § 2 dit qu'une avarie est réputée « grave » si sa réparation prend au moins 72 heures ou coûte au minimum 0,18 million de DTS. Le DTS est la monnaie du Fonds monétaire international (FMI) laquelle, conformément à l'article 9 de la Convention, est l'unité de compte prévue dans ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,27 €(juillet 2010). Le § 5 dispose que la CTE peut modifier le montant minimal figurant au § 2.
4. Le § 3 recèle l'obligation (qui, au sens du § 1, lettre a, concerne principalement le GI) de notifier à l'autorité ou à l'organisme (article 5) ayant admis le véhicule à la circulation, tout incident, accident ou avarie grave. Cette autorité ou organisme peut exiger que le véhicule avarié lui soit présenté, le cas échéant déjà réparé, en vue de contrôler la validité de l'admission à l'exploitation et de décider si la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
5. Le § 4 traite de l'évaluation des accidents et des questions consécutives posées en vue de faire évoluer les prescriptions de construction et d'exploitation des PTU ainsi que les mesures concernant les certificats techniques affectés par ceci. La CTE a un rôle clé en la matière.

Article 17 **Immobilisation et refus de véhicules**

1. Sous réserve des exceptions prévues aux §§ 2 et 3, le § 1 pose à titre de règle générale que les véhicules ferroviaires remplissant toutes les exigences qui leur sont applicables ne peuvent ni être immobilisés, ni refusés.

2. Le § 2 précise que les autorités (et leurs organismes) habilités à inspecter les véhicules peuvent immobiliser un véhicule en cas de présomption de non-respect des exigences, bien que l'examen visant à établir la certitude doive être effectué aussi rapidement que possible, et dans tous les cas dans les 24 heures.
3. Le § 3 traite des ordres d'immobilisations ou de refus, qui sont dans tous les cas autorisés, lorsque des questions n'ont pas été résolues entre les États parties concernant la qualification d'une autorité compétente (article 5, § 7) et les conséquences découlant des résultats de l'évaluation d'un accident (article 16, § 4).

Article 18 **Non-respect des prescriptions**

Indépendamment des conséquences prévues à l'article 10a concernant les certificats techniques, il est renvoyé, en ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions, au droit national (y compris les règles relatives aux conflits de lois), c'est-à-dire

- au droit de l'État partie dans lequel le GI exerce son activité, pour les conséquences civiles et pénales relatives à l'infrastructure, et
- dans tous les autres cas, au droit de l'État partie dont l'autorité compétente (article 5) a délivré la première admission à l'exploitation.

Article 19 **Dispositions transitoires**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les véhicules suivants qui ne remplissent pas les exigences de l'article 3, § 1 peuvent continuer à être utilisés, à condition qu'ils existent déjà au moment où cet article entre en vigueur, et jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés/réaménagés (§ 3) :
 - véhicules marqués « RIC » ou « RIV » dans les conditions fixées aux §§ 2, 4 et 5,
 - véhicules ne comportant pas un tel marquage, mais possédant une homologation et un marquage conformes aux accords conclus entre deux États parties ou plus de deux États parties, notifiés à l'OTIF, dans les conditions fixées aux §§ 2a), 4 et 5, et
 - autres véhicules sur la base d'une admission à l'exploitation complémentaire qui doit être demandée à une autorité compétente, dans les conditions fixées au § 6.
3. La Section 21.1 du RIV 2004 restreint le marquage RIV au cas où le wagon est homologué par l'autorité compétente conformément aux règles en vigueur (à la date et au lieu où se fait l'homologation) et est conforme à l'« Unité Technique » (TU) et aux normes UIC. La Section 31 contient des dispositions concernant la maintenance (révision). Des dispositions similaires figurent dans le RIC.

4. L'homologation octroyée par une entreprise ferroviaire, qui est partie contractante au RIV ou au RIC, est considérée comme une homologation octroyée par l'État, lorsque, au moment où l'entreprise ferroviaire a homologué les véhicules, il n'existait aucune autre autorité ayant la compétence d'homologuer ces véhicules.
5. Si des décisions futures prises par la CTE requièrent d'autres dispositions transitoires, la CTE pourra les adopter elle-même conformément au § 7, c'est-à-dire sans que la Commission de révision ait à faire un ajout à l'article 19.

Article 20 **Différends**

Il existe différentes phases pour le règlement des différends entre les Etats parties au sujet de questions relatives à l'application des ATMF :

- la négociation directe,
- la soumission à la CTE et
- l'arbitrage conformément à la COTIF, dans les conditions de son Titre V.

L'arbitrage est une option, non une obligation.