

**Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF)
du 9 mai 1980
dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999**

Rapport explicatif

< **Généralités**

< **En particulier**

Titre I

Généralités

- < Article premier Organisation intergouvernementale
- < Article 2 But de l'Organisation
- < Article 3 Coopération internationale
- < Article 4 Reprise et transfert d'attributions
- < Article 5 Obligations particulières des Etats membres
- < Article 6 Règles uniformes
- < Article 7 Définition de la notion "Convention"

Titre II

Dispositions communes

- < Article 8 Droit national
- < Article 9 Unité de compte
- < Article 10 Dispositions complémentaires
- < Article 11 Caution judiciaire
- < Article 12 Exécution de jugements. Saisies

< Article 32 Prescription. Force exécutoire

Titre VI Modification de la Convention

< Article 33 Compétence

< Article 34 Décisions de l'Assemblée générale

< Article 35 Décisions des Commissions

Titre VII Dispositions finales

< Article 36 Dépositaire

< Article 37 Adhésion à la Convention

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

< Article 39 Membres associés

< Article 40 Suspension de la qualité de membre

< Article 41 Dénonciation de la Convention

< Article 42 Déclarations et réserves à la Convention

< Article 43 Dissolution de l'Organisation

< Article 44 Disposition transitoire

< Article 45 Textes de la Convention

Rapport explicatif ²

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. 179).

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 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.

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.

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 10ème 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 des Communautés européennes (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 des 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 2ème Assemblée générale du 20 décembre 1990 (ch. 7, lettre l) du document final) et de la 3ème 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 19ème 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 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 5ème 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 10ème session, p. 23; procès-verbal de la 13ème 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 des CE ne sont pas concernées (§ 2). Les obligations des Etats membres de l'OTIF résultant de leur qualité de membre des 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 22ème 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 10ème session, p. 25/26; procès-verbal de la 13ème session, p. 19-22; procès-verbal de la 19ème session, p. 8).
3. La 5ème 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 1^{er} 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 les CE, mais de transférer de manière révocable certaines 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 13ème 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 10ème 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, 1ère 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 des 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.).

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 5ème 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 19ème 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 11ème session, p. 33/34; procès-verbal de la 14ème session, p. 54-58; procès-verbal de la 19ème session, p. 74; procès-verbal de la 21ème session, p. 46-49). La 5ème 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 21ème 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 10ème session, p. 43; procès-verbal de la 13ème 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, 1ère 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 5ème 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, 2ème 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 21ème 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 13ème session, p. 54-57; procès-verbal de la 14ème session, p. 6; procès-verbal de la 19ème 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 19ème 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 5ème 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 5ème 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 5ème 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 19ème session, p. 77). La 5ème 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 3ème 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 4ème 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 4ème Assemblée générale, p. 17-20).
5. Malgré le fait que la 4ème 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 5ème 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 4ème 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 5ème 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 (15ème et 18ème 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 de normalisation 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. On n'a pas voulu donner à la Commission d'experts techniques 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 5ème 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 5ème 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 14ème 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 11ème session, p. 12/13; procès-verbal de la 13ème 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 11ème session, p. 10/11; procès-verbal de la 14ème session, p. 21-23) ainsi que le droit de demander la convocation du Comité administratif (procès-verbal de la 19ème 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 19ème 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 3ème session, p. 3-9; procès-verbal de la 5ème 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 4ème 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 21ème 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 10ème session, p. 47-51; procès-verbal de la 14ème session, p. 30-38; procès-verbal de la 21ème session, p. 2-18), la 4ème Assemblée générale (procès-verbal, p. 47-50; lignes directrices 7.1 à 7.3) et le Comité administratif (procès-verbal de la 87ème session, p. 30/31; procès-verbal de la 88ème session, p. 7; procès-verbal de la 89ème 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 21ème 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 (2' 5 : 3' 5).
3. La 5ème 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 19ème session, p. 21/22 et 39/40; procès-verbal de la 21ème 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 21ème 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

Le mandat additionnel relatif à la vérification des comptes décidé par la 2ème Assemblée générale (17-20.12.1990) (v. Protocole 1990), appliqué depuis le 1er 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).

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 11ème 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 11ème 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 au 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 11ème 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 19ème session, p. 75/76; procès-verbal de la 21ème session, p. 36-38 et procès-verbal de la 5ème 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 5ème 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 19ème session, p. 77; procès-verbal de la 20ème session, 1ère 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 1er mai 1985 - et le Protocole du 20 décembre 1990 - entré en vigueur seulement le 1er 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 11ème session, p. 23/24; procès-verbal de la 4ème Assemblée générale, p. 58/59, ligne directrice 8.1; procès-verbal de la 14ème session, p. 67 - 69; procès-verbal de la 21ème 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 21ème 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 11ème 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 11ème session, p. 24/25; procès-verbal de la 4ème Assemblée générale, p. 60, ligne directrice 8.5; procès-verbal de la 21ème 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 5ème Assemblée générale dans l'intérêt de la clarté juridique (procès-verbal, p. 53/54).

3. La 5ème 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, 3ème phrase) (procès-verbal, p. 53/54).

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 Bangla Desh, 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) aux CE, qui représentent 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 14ème session, p. 75/76; procès-verbal de la 19ème 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 5ème 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 des 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 des CE à l'OTIF ne relève pas de la compétence de la Commission européenne; une telle décision doit être prise par les Etats membres des 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 des Communautés. Ainsi, les CE sont parties 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, les CE ne sont jusqu'ici pas membre p. ex. de la CCNR ou d'Eurocontrol. L'OTIF est libre de proposer, aux CE, une adhésion, tout comme les CE sont libres d'accepter ou non une telle offre d'adhésion (art. 238 du Traité CE; procès-verbal de la 21ème 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 14ème 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 21ème 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 21ème 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 21ème 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 5ème 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, 2ème 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. 58/59 et 178).

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 14ème 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 21ème session, p. 6). La Commission de révision et la 5ème 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 21ème 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.