

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

**Rapport explicatif**

< **Historique**

< **Généralités**

< **En particulier**

< **Préambule**

< Article premier                      Nouvelle teneur de la Convention

< Article 2                              Dépositaire provisoire

< Article 3                              Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

< Article 4                              Entrée en vigueur

< Article 5                              Déclarations et réserves

< Article 6                              Dispositions transitoires

< Article 7                              Textes du Protocole

< **Clauses finales**

## Rapport explicatif <sup>1</sup>

### Historique

1. Les décisions prises par la 5<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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),
  - 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 1<sup>er</sup> juillet 1996 (publié dans le Bulletin 1996, p. 181 et 187),

---

<sup>1</sup> 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.

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

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

- 21ème session de la Commission de révision : 3ème lecture du projet COTIF, 1ère lecture du projet du Protocole de modification 1997 (ultérieurement : 1999) et 1ère lecture du Protocole sur les privilèges et immunités dans la version en vigueur (23-28.10.1998),
  - 22ème session de la Commission de révision : 2ème lecture du projet du Protocole de modification 1999, partiellement, 4ème lecture du projet COTIF et discussions d'autres propositions relatives aux RU CIV/CIM/CUV/CUI et APTU (1-4.2.1999),
  - 23ème session de la Commission de révision : suite de la discussion des autres propositions relatives aux RU CIM/CUI/APTU et ATMF (23.3.1999).
4. 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 17ème 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 4ème 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 23ème 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 5ème Assemblée générale a pris ses décisions.
  7. Lors du vote final, la 5ème 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, toutes ces questions sont traitées dans une seule organisation intergouvernementale, à savoir l'OACI pour l'aviation civile et l'OMI pour la navigation maritime. En revanche, si l'on se base sur l'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 important 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 :
- les Communautés européennes (CE) en tant qu'unique organisation supranationale; leur sont attribuées 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 leurs 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 des 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. A l'avenir, la situation pourra être similaire en trafic international ferroviaire. Une entreprise de transport ferroviaire transporte en trafic international des voyageurs et des marchandises d'une gare qui n'est pas gérée par elle-même, mais par une autorité étatique ou par une 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 5ème 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 et que la nouvelle teneur.

#### **Article 4**

##### **Entrée en vigueur**

1. Le § 1 règle l'entrée en vigueur en renvoyant à l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. 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 sera en vigueur à partir de ce moment-là. Il existe cependant un besoin pratique de pouvoir faire ou émettre de telles déclarations et réserves à partir de la signature du Protocole 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 5ème 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 5ème 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 21ème 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 21ème 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 5ème 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 5ème 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 5ème 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).