

N° 7321

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), de l'Appendice D (RU CUV), de l'Appendice F (RU APTU) et de l'Appendice G (RO ATMF), adoptées par l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, à Berne, le 30 septembre 2015

* * *

*(Dépôt: le 20.6.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (15.6.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire de l'article unique.....	5
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	5
6) Fiche financière.....	8
7) Texte des modifications.....	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons

Article unique. Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation des modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), de l'Appendice D (RU CUV), de l'Appendice F (RU APTU) et de l'Appendice G (RO ATMF), adoptées par l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, à Berne, le 30 septembre 2015.

Palais de Luxembourg, le 15 juin 2018

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Sont approuvées les modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), de l'Appendice D (RU CUV), de l'Appendice F (RU APTU) et de l'Appendice G (RU ATMF), adoptées par l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, à Berne, le 30 septembre 2015.

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

En général, les modifications de la Convention de base adoptées lors de la dernière Assemblée générale ont essentiellement pour but de répondre, d'une part, à une recommandation du Vérificateur des comptes au sujet notamment de la période que couvrent le budget et les comptes et, d'autre part, à une modification de l'article 20 de la COTIF soumise par la Commission d'experts techniques (CTE) pour lever une contradiction entre les règles applicables à la CTE et le besoin pratique de la CTE d'adopter des prescriptions techniques uniformes (PTU). Il est par ailleurs proposé d'aligner la définition du « détenteur » figurant dans la COTIF sur celle qui a été adoptée par la Commission de révision dans le cadre de la modification des Règles uniformes CUV ainsi que de remplacer les termes « Communautés européennes » par ceux de « Union européenne », pour tenir compte de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne.

*

CONSIDERATIONS SPECIFIQUES

I. Modification au niveau de la Convention

En ce qui concerne l'article 3 relatif à la Coopération internationale, la modification insérée au niveau du paragraphe 2 a pour seul but de remplacer les termes « des Communautés européennes » par ceux « de l'Union européenne », pour tenir compte de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne.

En ce qui concerne l'article 12 relatif à l'exécution de jugements et quant aux saisies, la modification insérée à l'article 12, § 5, de la COTIF a pour objet d'aligner la définition du terme de « détenteur » sur celle qui a été adoptée par la Commission de révision (25e session, 25-26.6.2014) dans le cadre de la modification de l'article 2, lettre c), des RU CUV, qui dispose que : « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport ».

En ce qui concerne l'article 14 relatif à l'Assemblée générale, les modifications insérées au niveau du § 2, lettre e) et à propos du § 6 au niveau du délai sont la conséquence, d'une part, de la modification de l'article 25 de la COTIF proposée sur recommandation du Vérificateur des comptes, et d'autre part, de la modification de l'article 27 de la COTIF adoptée par la Commission de révision à sa 25e session.

En ce qui concerne l'article 15 relatif au comité administratif, les modifications insérées au niveau de la lettre g) du paragraphe 5 à propos du délai sont la conséquence de la modification de l'article 25 de la COTIF proposée sur recommandation du Vérificateur des comptes.

En ce qui concerne l'article 20 relatif à la Commission d'experts techniques, le libellé du § 3 de la COTIF, qui interdisait toute modification des prescriptions techniques uniformes au moment de l'adoption des PTU, n'était, selon la CTE, pas conforme à l'article 33, § 6, de la COTIF. L'objectif de l'article 20, § 3, de la COTIF adopté par la 5e Assemblée générale était en effet d'éviter que des modifications soient introduites dans un ensemble d'exigences en préparation par des personnes qui ne sont pas responsables de leur élaboration.

Mais en fait, les PTU sont élaborées par le groupe de travail permanent WG TECH, conformément à l'article 4, § 2, des APTU. Les États membres, l'UE et les organisations ferroviaires (en tant qu'obser-

vateurs) peuvent influencer cette élaboration. De nombreux participants au WG TECH sont également délégués à la CTE. Or, à chaque session de la CTE, il a fallu modifier les PTU pendant la session afin qu'elles puissent être adoptées.

De telles modifications sont prévues dans le Règlement intérieur de la CTE, mais n'étaient pas conformes à l'article 20, § 3, de la COTIF. Lors de sa 6e session (Genève, 12.6.2013), la CTE a été d'avis que le texte de l'article 20 de la COTIF devait être modifié pour retrouver un libellé similaire à celui adopté par la Commission de révision en octobre 1998 qui refléterait la pratique courante et serait pleinement conforme à l'article 33, § 6, de la COTIF aux articles 5 et 6 des APTU et au Règlement intérieur de la Commission d'experts techniques et a saisi la Commission de révision d'une proposition en ce sens.

À sa 25e session (25-26.6.2014), la Commission de révision a approuvé cette proposition de modification de l'article 20, § 3, de la COTIF, que l'Assemblée générale a adoptée à sa 12e session (Berne, 29-30.9.2015.) ».

En ce qui concerne l'article 24 relatif aux listes des lignes, la modification au niveau du paragraphe 5 a été insérée aux fins d'harmoniser le délai après lequel une ligne radiée n'est plus soumise à la COTIF (jusqu'ici : trois mois) et celui prévu pour l'inscription de nouvelles lignes (jusqu'ici, la ligne est soumise à la COTIF après un mois). En effet, si un transporteur interrompt l'exploitation d'une ligne de navigation mais qu'elle est reprise par un autre transporteur, il y a d'une part radiation et d'autre part inscription d'une nouvelle ligne. Si les délais sont différents, il y a alors chevauchement et cela ne correspond pas à la réalité. Il devrait y avoir le même délai d'un mois pour les deux cas.

En ce qui concerne l'article 25 relatif au programme de travail, au budget, aux comptes et quant au rapport de gestion, l'article 25, § 1 de la COTIF prévoit dans sa version actuelle que le budget et les comptes couvrent une période de deux années civiles. Or, dans l'audit des états financiers 2011, le Vérificateur des comptes a constaté que cette disposition n'était pas appliquée par le Secrétariat de l'OTIF, puisqu'il en était resté au rythme annuel de la présentation du budget et des comptes. Aussi, le Vérificateur des comptes a invité l'OTIF à faire le nécessaire pour engager le processus de réforme de cette disposition au cours de la 25e session de la Commission de révision afin que les pratiques actuelles en matière financière et comptables puissent être formellement régularisées lors de la 12e Assemblée générale. C'est pour répondre à cette recommandation formulée en 2012 par le Vérificateur des comptes qu'il est proposé de revenir à un rythme annuel en ce qui concerne le budget, les comptes et le rapport de gestion. Tout le système mis en place dans la COTIF 1999 étant basé sur un rythme bisannuel, le retour à un rythme annuel demande la modification en conséquence des dispositions suivantes : article 14, § 2, lettre e), article 14, § 6, article 15, § 5, lettre g) et article 26, § 5 à 7.

Les modifications quant à l'article 26 relatif au financement des dépenses sont la conséquence de la modification de l'article 25 de la COTIF proposée sur recommandation du Vérificateur des comptes.

La modification au niveau de l'article 33 relatif à la compétence est la conséquence de la modification de l'article 27 de la COTIF adoptée par la Commission de révision à sa 25e session.

II. Modifications au niveau des règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV – Appendice D à la Convention)

La 12e Assemblée générale a, sur proposition de l'Allemagne, adopté un article 1er bis nouveau dénommé « Champ de réglementation » qui a pour objet de préciser que les Règles uniformes CUV règlent exclusivement les obligations résultant du contrat d'utilisation entre les parties contractuelles (détenteurs et entreprises de transport ferroviaire) ainsi que la responsabilité d'une partie contractuelle envers l'autre partie au contrat d'utilisation, et qu'elles n'affectent pas le droit public en matière de sécurité et d'ordre. À l'instar de l'article 2 des RU CIM, tout éventuel doute qui pourrait exister quant au fait que les Règles uniformes CUV n'affectent pas des règles de droit public est ainsi écarté. »

En ce qui concerne l'article 9 relatif à la responsabilité pour les agents et autres personnes, un nouveau paragraphe 3 a été inséré. A ce sujet il faut noter qu'en juillet 2013, le Secrétariat de l'OTIF a lancé des premières réflexions sur la nécessité de régler au niveau législatif, dans les RU CUV, les droits et obligations des parties au contrat d'utilisation de wagons en ce qui concerne l'entretien des wagons. En effet, la mise en œuvre de la fonction d'ECE dans le droit OTIF s'appuie sur l'annexe A des RU ATMF sur la certification des entités chargées de l'entretien, qui transpose le règlement ECE dans le droit OTIF.

Les modifications apportées aux RU CUV concernant les ECE ont donc vocation à servir de support à la mise en place par le secteur de dispositions plus détaillées, les modifications proposées se contentant de donner un cadre général. Le nouveau paragraphe 3 de l'article 9 a ainsi pour objet de garantir que :

- a) à l'alinéa 1, le détenteur assume ses obligations quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international en recourant à une ECE, qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité. Le Groupe de travail « Révision des RU CUV » a renoncé à définir la notion de « ECE » dans l'article 2. La majorité des délégations présentes s'est en revanche prononcée pour un renvoi à l'article 15, § 2 des RU ATMF, cette disposition décrivant précisément le rôle et les fonctions de l'ECE. La modification de l'article 9, § 3, premier alinéa, des RU CUV est sans incidence sur la répartition actuelle des responsabilités entre l'ECE et le détenteur des véhicules.
- b) à l'alinéa 2, le contrat d'utilisation organise bien les échanges d'informations requis par l'article 15, § 3 des RU ATMF et par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que les RU CUV puissent permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs soit dans le cadre de contrats bilatéraux soit dans le cadre de contrats multilatéraux comme le CUU pour les wagons.

III. Modifications au niveau des règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention)

En ce qui concerne l'article 3 relatif au but, la lettre a) du paragraphe 1 est modifiée par la suppression du terme de « autres matériels ferroviaires » en vertu du fait que ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des États membres procèdent à l'admission technique de véhicules; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un État membre sera reconnue par les autres États membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les États membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire.

IV. Modifications au niveau des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention)

En ce qui concerne l'article premier relatif au champ d'application, il faut noter qu'à sa 25e session, la Commission de révision a décidé de supprimer, dans les articles relevant de sa compétence, la définition et la référence aux « autres matériels ferroviaires » qui n'avaient pas d'utilité pratique. La définition de « autres matériels ferroviaires » était précédemment comprise comme incluant les équipements mobiles qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.

Article 3 – Admission au trafic international

En ce qui concerne l'article trois relatif à l'admission au trafic international, il faut noter qu'à sa 25e session, la Commission de révision a décidé de supprimer, dans les articles relevant de sa compétence, la définition et la référence aux « autres matériels ferroviaires » qui n'avaient pas d'utilité pratique. La définition de « autres matériels ferroviaires » était précédemment comprise comme incluant les équipements mobiles qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

ad Article unique.

Dans un but de clarté et de lisibilité juridique, il a été décidé d'insérer dorénavant en bloc dans l'ordre juridique interne les modifications adoptées lors des assemblées générales au niveau de l'OTIF au Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation des modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), de l'Appendice D (RU CUV), de l'Appendice F (RU APTU) et de l'Appendice G (RU ATMF), adoptées par l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, à Berne, le 30 septembre 2015
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports
Auteur(s) :	Albert Zigrand, Conseiller
Tél. :	247-84474
Courriel :	albert.zigrand@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Mise en œuvre au niveau national de modifications introduites au niveau international à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère des Affaires étrangères et européennes
Date :	16 mai 2018

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles :
Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif³ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
 b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
 – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
 Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
 Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
 a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
 Remarques/Observations :

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁴ ? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁵ ? Oui Non N.a.

*

4 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

5 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

FICHE FINANCIERE

concernant les coûts engendrés par le projet de loi
(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat).

Le projet de loi sous rubrique n'a aucun impact sur les recettes et dépenses du budget de l'État luxembourgeois.

*

TEXTE DES MODIFICATIONS

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

AG 12/NOT/Add.1
21.10.2015
Original : FR

12e Assemblée générale

MODIFICATIONS DE LA COTIF

(Textes tels que modifiés)

Modifications du Texte

Les articles 3, § 2, 12, § 5, 14, § 2, lettre e), 14, § 6, 15, § 5, lettre g), 20, 24, § 5, 25, 26, §§ 5 à 7 et 33, § 4, lettre a), de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24e et 25e sessions sont libellés comme suit :

« Article 3

Coopération internationale

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres de l'Union européenne ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres de l'Union européenne ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 12

Exécution de jugements. Saisies

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport.

Article 14

Assemblée générale

§ 2

e) fixe, par période de trois ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25) ; à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder trois ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses ;

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6,

pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 4, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

Article 15

Comité administratif

§ 5

- g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour l'année civile écoulée, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours ;

Article 20

Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

- a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international. Dans le cadre de telles décisions, les normes techniques ou certaines parties spécifiques de ces normes peuvent être soit validées soit rejetées ; elles ne peuvent en aucun cas être modifiées ;
- b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption ou de la modification d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ;
- c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU ;
- d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention ;
- e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

Article 24

Listes des lignes

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période d'une année civile. Le programme de travail couvre une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite un rapport de gestion tous les ans.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26

Financement des dépenses

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable au plus tard jusqu'au 31 octobre de l'année que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions de l'année précédente définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution de l'année civile écoulée ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour l'année civile à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour l'année civile écoulée portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

Article 33

Compétence

§ 4

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 4; »

*

MODIFICATIONS DE L'APPENDICE D (RU CUV)

(Textes tels que modifiés)

Modifications du texte

1. Après l'article 1^{er} des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), appendice D à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et de la modification adoptée par la Commission de révision lors de sa 25^e session, est inséré un article 1^{er} bis libellé comme suit :

« *Article 1^{er} bis*

Champ de réglementation

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation. »

2. L'article 9 des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), appendice D à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et de la modification adoptée par la Commission de révision lors de sa 25^e session, est libellé comme suit :

« *Article 9*

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 L'entité chargée de l'entretien (ECE) définie à l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt.

Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3, des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.

§ 4 Les §§ 1, 2 et 3 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8. »

*

MODIFICATION DE L'APPENDICE F (RU APTU)

(Texte tel que modifié)

Modification du texte

L'article 3 des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), appendice F à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^e et 25^e sessions, est libellé comme suit :

« Article 3

But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

- a) faciliter la libre circulation de véhicules en trafic international ;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;
- c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible :

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances ; le cas échéant, elles comportent des variantes. »

*

MODIFICATIONS DE L'APPENDICE G (RU ATMF)

(Textes tels que modifiés)

Modifications du texte

Les articles 1^{er} et 3 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^e et 25^e sessions, sont libellés comme suit :

« Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

Article 3

Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
 - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
 - c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction. »