



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Dix-huitième session

Genève, 29-31 octobre 2018

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Exécution du mandat du Groupe**Différentes options en vue de transformer le droit ferroviaire unifié en un instrument juridiquement contraignant, y compris les systèmes administratifs correspondants**

Note du secrétariat

I. Mandat

Le présent document est soumis au titre du paragraphe 4.2 du module 4, « Transport ferroviaire (projet de chemin de fer transeuropéen (TER)) », du programme de travail correspondant au sous-programme « Transports » pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), tel qu'adopté par le Comité des transports intérieurs le 23 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 123), et conformément au mandat (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1) du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire de la CEE, tel qu'adopté par le Comité des transports intérieurs le 23 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 69) ainsi que par le Comité exécutif de la CEE.



II. Différentes options en vue de transformer le droit ferroviaire unifié en un instrument juridiquement contraignant

A. Instruments des Nations Unies juridiquement contraignants

1. Terminologie

a) Traités multilatéraux

1. Un traité multilatéral est un accord international conclu entre au moins trois sujets de droit international dont chacun a la capacité de conclure des traités.

2. Le mot « traité » est un terme générique qui désigne tous les instruments obligatoires au regard du droit international qui sont conclus entre au moins deux personnes juridiques internationales, quelle que soit l'application formelle de l'instrument. Les traités peuvent ainsi être conclus entre :

a) Des États ;

b) Des États et des organisations internationales qui ont le pouvoir de conclure des traités ; ou

c) Des organisations internationales qui ont le pouvoir de conclure des traités.

3. Le terme « traité », au sens large, est employé pour indiquer que les parties ont l'intention de créer des droits et des devoirs au regard du droit international. Au sens de la Convention de Vienne sur le droit des traités, un traité est « un accord international conclu par écrit entre États et régi par le droit international, qu'il soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière » (art. 2, par. 1 a)).

4. Ainsi, les conventions, les accords, les protocoles et les échanges de lettres ou de notes constituent des traités. Un traité doit être régi par le droit international et il doit être consigné par écrit. Quoique la Convention de Vienne de 1969 ne s'applique pas aux accords qui ne sont pas consignés par écrit, sa définition du traité indique que l'absence de consignation par écrit n'a pas d'influence sur l'effet juridique des accords internationaux. Il n'existe pas de règles internationales pour définir les cas dans lesquels un instrument international doit être désigné par le terme de « traité ». D'ordinaire, le terme est cependant réservé à des domaines qui présentent une certaine gravité et solennité.

5. Le terme « convention » renvoie désormais le plus souvent aux traités multilatéraux conclus entre un grand nombre de parties. Les conventions sont normalement ouvertes à la communauté internationale dans son intégralité ou à un grand nombre d'États. Les instruments négociés sous les auspices d'une organisation internationale sont d'habitude appelés « conventions ». Il en est de même pour les instruments adoptés par un organe d'une organisation internationale.

6. Un protocole, dans le contexte du droit et de la pratique des traités, a les mêmes caractéristiques juridiques qu'un traité. Le terme « protocole » est souvent utilisé pour désigner les accords d'une nature moins officielle que ceux qui sont qualifiés de traités ou conventions. Généralement, un protocole amende, complète ou éclaircit un traité multilatéral. Un protocole est normalement ouvert à la participation des parties à l'accord auquel il se rapporte. Cependant, les États ont depuis peu négocié un certain nombre de protocoles qui ne suivent pas ce principe. Le protocole présente l'avantage de pouvoir aborder un aspect spécifique de l'accord, évoqué en détail, tout en restant lié à cet accord.

b) Traités bilatéraux

7. La majorité des traités enregistrés en vertu de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies sont des traités bilatéraux. Un traité bilatéral est un accord international conclu entre deux sujets de droit international dont chacun a la capacité de conclure des traités. Dans certains cas, plusieurs États ou organisations peuvent s'unir pour former une partie. Il n'existe pas de forme standard pour un traité bilatéral. Les deux parties à un traité bilatéral

conviennent du contenu de ce traité et il n'est donc généralement pas possible de formuler des réserves ou des déclarations pour un accord bilatéral. Cependant, lorsque les parties à un traité bilatéral ont formulé des réserves ou des déclarations, ou sont convenues d'un autre document interprétatif, cet instrument doit être enregistré avec le traité dont l'enregistrement est demandé au titre de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

c) Déclarations unilatérales

8. Les déclarations unilatérales que constituent des déclarations interprétatives, facultatives ou obligatoires doivent être enregistrées auprès du secrétariat si elles portent sur un traité ou un accord international enregistré antérieurement ou simultanément auprès du secrétariat. Contrairement aux déclarations interprétatives, facultatives ou obligatoires, certaines déclarations unilatérales peuvent être considérées comme des accords internationaux à part entière et être enregistrées comme telles. Par exemple, une déclaration unilatérale formulée au titre de l'article 36, paragraphe 2, du Statut de la Cour internationale de Justice, reconnaissant la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice. Ces déclarations sont enregistrées d'office lorsqu'elles sont déposées auprès du Secrétaire général.

9. Déclaration interprétative : Une déclaration par laquelle un État indique la manière dont il comprend une question donnée ou interprète une disposition donnée. Contrairement aux réserves, les déclarations se bornent à préciser la position des États et n'ont pas pour objet d'écarter ou de modifier l'effet juridique du traité.

10. Déclaration obligatoire : Une déclaration spécifiquement requise par le traité lui-même. Au contraire d'une déclaration interprétative, une déclaration obligatoire revêt un caractère contraignant pour l'État qui la formule.

11. Déclaration facultative : Une déclaration qu'un traité prévoit spécifiquement, mais ne requiert pas. Au contraire d'une déclaration interprétative, une déclaration facultative revêt un caractère contraignant pour l'État qui la formule.

d) Faits, modifications et accords ultérieurs

12. Tout fait ultérieur comportant un changement dans les parties, les termes, la portée ou l'application d'un traité ou d'un accord international enregistré auparavant doivent être enregistrés auprès du Secrétariat. Ces faits sont, par exemple, les ratifications, les adhésions, les prorogations, les extensions d'application à certains territoires ou les dénonciations. Dans le cas des traités bilatéraux, c'est généralement la partie responsable du fait ultérieur qui l'enregistre auprès du Secrétariat. Cependant, toute autre partie à un accord de ce type peut prendre l'initiative de l'enregistrement. Dans le cas d'un traité ou d'un accord multilatéral, c'est généralement le dépositaire qui effectue l'enregistrement des faits. Lorsqu'un nouvel instrument modifie la portée ou l'application d'un accord, il doit être également enregistré auprès du Secrétariat. Pour qu'un traité ou accord international de ce type soit enregistré, le traité ou l'accord international auquel il se rapporte doit avoir été enregistré. Pour assurer la continuité de l'enregistrement, tout traité ou accord international de ce type est enregistré sous le même numéro que le traité ou l'accord international auquel il se rapporte.

2. Administration - Comité de gestion

13. Généralement, dans le cadre d'un accord international, un organe intergouvernemental (typiquement composé de Parties contractantes) est habilité, en vertu des dispositions de l'accord en question, à prendre des décisions concernant l'application de tout ou partie de cet accord et/ou les modifications qu'il convient d'y apporter. Dans la plupart des cas, une telle entité est considérée comme un organe conventionnel indépendant, qui fonctionne toutefois sous l'égide de l'organisation chargée de l'administration de l'accord, et qui assure en outre des services de secrétariat.

14. Néanmoins, dans certains cas, l'accord est intégralement lié à un organisme dont l'organe conventionnel compétent est un organe subsidiaire intergouvernemental. À titre d'exemple, l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) sont tous deux administrés par la Commission économique pour l'Europe

(CEE). Dans ces deux cas, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) sont les organes conventionnels chargés, respectivement, de toutes les questions ayant trait à chacun de ces accords, ce qui est clairement énoncé dans les deux textes correspondants.

15. S'agissant des organes conventionnels, il existe trois principaux types de structures :

- Le premier type correspond au cas où le traité précise que l'ONU fournira des services de secrétariat sous la responsabilité du Secrétaire général. Dans certains cas, une entité spécifique de l'ONU est chargée de cette responsabilité (par exemple, dans la Convention TIR (1975), l'article 2 de l'annexe 8 dispose que l'ONU doit fournir des services de secrétariat ; l'article 4, que le Comité doit être convoqué sous les auspices de la CEE ; et l'article 12, qu'un membre du personnel permanent de la CEE doit être désigné en tant que Secrétaire du Comité). Dans d'autres cas, la question n'est évoquée que de manière générale (par exemple, « Le Secrétaire général met à la disposition du Comité des services de secrétariat ») ;
- Le deuxième type de structure correspond au cas où le traité établit un organe conventionnel (Comité administratif), mais ne stipule pas l'obligation pour le secrétariat de l'ONU d'assurer les services d'appui de cet organe. Dans ce deuxième cas, en l'absence d'obligation juridique, l'Assemblée générale est en droit de ne pas considérer cet organe comme relevant du budget ordinaire de l'ONU ;
- Le troisième cas est celui où les parties à un traité s'engagent à financer le secrétariat de l'organe conventionnel et à l'héberger à l'ONU ou ailleurs.

3. Participation aux traités multilatéraux

16. Les clauses finales d'un traité définissent en général les catégories d'États, d'organisations ou d'entités qui peuvent y devenir parties. Par exemple, l'article 305 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 énumère les entités qui peuvent être parties et renvoie à une annexe consacrée à la participation des institutions internationales.

a) La formule « tous les États »

17. Un traité peut être ouvert à la participation de « tous les États » ou de « tout État ». La formule « tous les États » est souvent utilisée dans les traités multilatéraux à vocation universelle (par exemple, les traités relatifs au désarmement, aux droits de l'homme, aux questions pénales ou à l'environnement).

b) La « formule de Vienne »

18. La « formule de Vienne » a été mise au point pour éviter les incertitudes de la formule « tous les États ». Elle consiste à identifier précisément les entités qui peuvent devenir parties à un traité : elle ouvre la participation aux États Membres de l'Organisation, aux parties au Statut de la Cour internationale de Justice et aux États membres des institutions spécialisées et, dans certains cas, à tout autre État invité par l'Assemblée générale.

c) Organisations internationales

19. La Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales et entre organisations internationales de 1986 (ci-après « La Convention de Vienne de 1986 ») codifie la pratique suivie en matière de participation des organisations internationales aux traités. Comme dans le cas des États, cette participation dépend principalement des dispositions du traité considéré. Certains traités ne peuvent être mis en application par les organisations internationales en raison de la nature de celles-ci et parce qu'elles ne sont pas compétentes dans les domaines visés. Pour cette raison, les parties aux négociations sur un traité peuvent juger que celui-ci ne peut être ouvert aux organisations internationales. Voir, par exemple, les conventions relatives aux droits de l'homme.

d) Organisations régionales d'intégration économique

20. Certaines catégories de traités, notamment ceux qui portent sur les échanges commerciaux, les produits de base, les affaires maritimes et l'environnement, sont de plus en plus ouvertes à la participation des organisations internationales. Les parties aux négociations considèrent expressément que les organisations régionales d'intégration économique qui ont pleinement ou partiellement compétence dans le domaine concerné sont aptes à devenir parties.

21. La définition d'une organisation régionale d'intégration économique présente deux aspects : d'une part, elle vise le regroupement des États d'une région donnée ayant pour finalité la réalisation d'objectifs communs ; d'autre part, elle couvre la dévolution des compétences des membres ayant trait à ces objectifs communs à l'organisation dont ils font partie. Le terme vise principalement les Communautés européennes¹.

e) Limites de la participation des organisations internationales aux traités

22. Certains traités prévoient qu'une organisation ne peut devenir partie que si les États qui la constituent sont eux-mêmes déjà parties. L'idée est d'éviter que les membres d'une organisation régionale d'intégration économique ne disposent d'un surcroît de voix dans une institution internationale parce qu'ils sont membres de cette organisation régionale.

f) Compétence exclusive des organisations internationales

23. Certains traités ne permettent pas aux États de devenir parties lorsque l'organisation à laquelle ils appartiennent a compétence dans tous les domaines qu'ils régissent.

g) Participation d'autres entités que les États et les organisations internationales

24. En principe, les territoires non métropolitains et autres territoires non indépendants ne sont pas habilités à conclure des traités. Cependant, un État peut autoriser une de ses dépendances à nouer des relations conventionnelles, soit ponctuellement, soit dans certains domaines. En considération de cette délégation de pouvoir, certains traités autorisent d'autres entités que les États indépendants et les organisations internationales à devenir parties. Il s'agit cependant de cas exceptionnels.

h) Accords régionaux

25. Certains traités régionaux adoptés sous les auspices des commissions régionales de l'Organisation sont ouverts non seulement aux États membres de la commission dont il s'agit et aux organisations régionales d'intégration économique, mais aussi aux États dotés du statut consultatif auprès de la commission et à d'autres entités expressément désignées.

4. Application à titre provisoire**a) Application à titre provisoire avant l'entrée en vigueur**

26. Un traité peut s'appliquer à titre provisoire lorsqu'un État décide unilatéralement de donner effet à titre provisoire et volontaire aux obligations qui en découlent pour lui. Cette application peut prendre fin à tout moment. La totalité ou une partie d'un traité s'applique à titre provisoire en attendant l'entrée en vigueur proprement dite soit si le traité lui-même le prévoit, soit si les États qui l'ont négocié en sont convenus d'une autre manière (par. 1 de l'article 25 de la Convention de Vienne de 1969).

b) Application à titre provisoire après l'entrée en vigueur

27. Il est possible d'appliquer à titre provisoire un traité même après son entrée en vigueur. Cette possibilité est offerte à l'État qui souhaite donner effet au traité sans assumer

¹ Il y a trois Communautés européennes : la Communauté européenne du charbon et de l'acier ; la Communauté européenne, appelée à l'origine la Communauté économique européenne (CEE) ; et la Communauté européenne de l'énergie atomique (EURATOM).

les obligations juridiques qui en découlent. Il peut aussi vouloir cesser d'appliquer le traité sans se plier aux dispositions prévues pour la dénonciation.

B. Études de cas

1. Convention TIR

28. La Convention TIR de 1975 est l'une des conventions douanières internationales les plus modernes. Elle fonctionne efficacement et n'engendre qu'un minimum de litiges qui découlent principalement de dispositions vagues et d'interprétations divergentes.

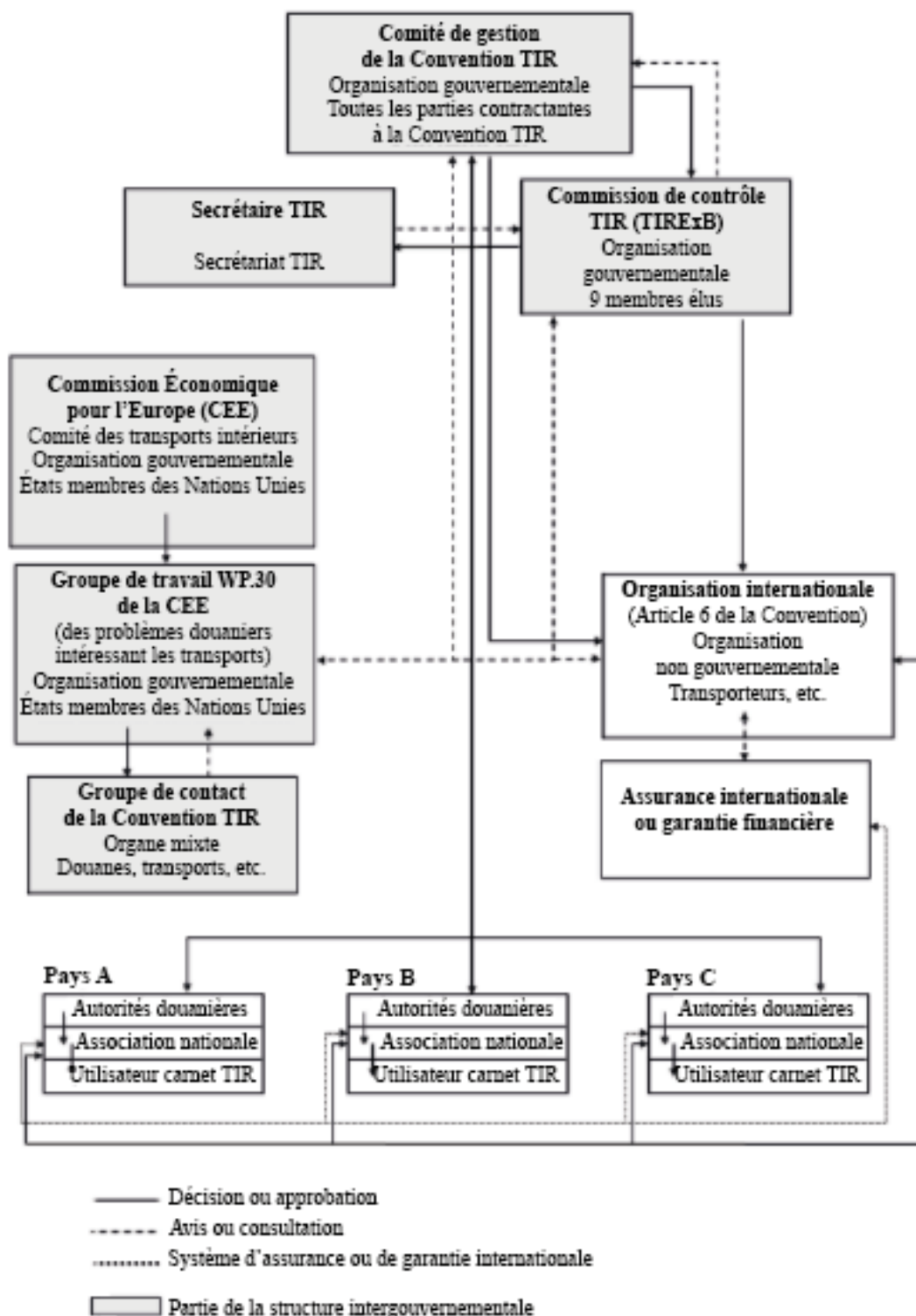
29. Plusieurs raisons expliquent le bon fonctionnement de la Convention, l'une d'entre elles étant l'intérêt qu'ont toutes les Parties concernées, qu'il s'agisse des transporteurs ou des autorités douanières, à maintenir le système en fonctionnement, car il leur permet de gagner du temps et de l'argent. En outre, les auteurs de la Convention TIR ont déjà fourni une interprétation du texte juridique grâce à l'introduction dans la Convention de notes explicatives. Ces notes, qui figurent dans l'annexe 6 de la Convention, sont partie intégrante de la Convention. Elles donnent des éclaircissements sur certaines dispositions de la Convention et de ses annexes et décrivent les pratiques recommandées pour le bon fonctionnement quotidien du système TIR. Elles ne modifient en rien les dispositions de la Convention, mais elles précisent leur contenu et leur but.

30. Les changements technologiques surviennent très rapidement de nos jours et ce qui était considéré comme étant à la pointe en 1975 au moment de la création de la Convention ne l'est plus nécessairement aujourd'hui. Ceci s'applique non seulement aux techniques douanières, mais également à la construction des véhicules et des conteneurs ainsi qu'aux techniques de fraude. En outre, comme les articles passés en fraude, en particulier les stupéfiants, deviennent de plus en plus chers, les profits des fraudeurs augmentent, ce qui ouvre la porte à des techniques de fraudes de plus en plus élaborées.

31. En raison de ces évolutions, le système TIR et la Convention TIR qui lui sert de base juridique, doivent être constamment tenus à jour. Cette tâche a été confiée au Comité de gestion de la Convention TIR, à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) ainsi qu'à la CEE, à Genève.

32. La figure ci-après représente la structure administrative de la Convention TIR.

Structure administrative du système TIR



a) Le Comité de gestion TIR

33. Le Comité de gestion, qui se compose de toutes les Parties contractantes à la Convention, est l'organe le plus important de la Convention. Il se réunit généralement deux fois par an, au printemps et à l'automne, sous les auspices de la CEE, à Genève, pour approuver les amendements à la Convention et donner à l'ensemble des pays, des autorités compétentes et des organisations internationales concernées l'occasion d'un échange de vues sur le fonctionnement du système. À ce jour, plus de 20 amendements à la Convention TIR de 1975 ont été adoptés et de nombreuses résolutions, recommandations ainsi que de nombreux commentaires ont été adoptés par le Comité.

b) La Commission de contrôle TIR (TIRExB)

34. La TIRExB a été créée par les Parties contractantes à la Convention en 1999. Son objectif est de renforcer la coopération internationale entre les autorités douanières dans l'application de la Convention TIR ainsi que de superviser l'application du système TIR et du système de garantie internationale et d'apporter un appui dans ce domaine. Elle est composée de 9 membres élus à titre personnel pour deux ans par les gouvernements des Parties contractantes à la Convention.

35. La TIRExB est entre autres choses chargée de superviser l'impression et la distribution centralisées des carnets TIR, de surveiller le fonctionnement du système de garantie et d'assurance internationale ainsi que de coordonner et de favoriser l'échange de renseignements entre les autorités douanières et les autres autorités gouvernementales.

36. Les décisions de la TIRExB sont exécutées par le Secrétaire TIR qui reçoit l'appui du secrétariat TIR. Le Secrétaire TIR est un membre du secrétariat de la CEE. Les activités de la TIRExB sont financées, pour l'instant, par un montant prélevé sur chaque carnet TIR délivré.

c) Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

37. Les travaux du Comité de gestion TIR sont soutenus par le WP.30, qui tient deux à trois sessions par an, à Genève, habituellement en même temps que les sessions du Comité de gestion de la Convention TIR. La participation aux travaux du Groupe de travail est ouverte à tous les États membres des Nations Unies et aux organisations internationales intéressées.

38. En outre, le Groupe de travail adopte régulièrement des observations concernant certaines dispositions de la Convention. Ces observations ne sont pas juridiquement contraignantes pour les Parties contractantes à la Convention, contrairement aux articles et aux notes explicatives à la Convention. Elles sont cependant importantes pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de la Convention TIR car elles reflètent l'opinion consensuelle du Groupe de travail au sein duquel sont représentés la majorité des Parties contractantes et les principaux utilisateurs du système TIR (les observations adoptées par le Groupe de travail sont généralement soumises au Comité de gestion de la Convention TIR pour examen et approbation).

d) Organismes du secteur des transports

39. Le système TIR ne pourrait fonctionner en l'absence de partenariats public-privé. Avec l'appui des compagnies d'assurance, l'Union internationale des transports routiers (IRU) et les associations qui en sont membres fournissent aux autorités douanières les garanties nécessaires. En plus d'exécuter cette fonction capitale, elles délivrent les carnets TIR aux transporteurs et contrôlent leurs activités, en étroite collaboration avec les autorités douanières. Au besoin, un transporteur qui n'est pas jugé fiable peut être privé de carnets TIR, voire exclu du système TIR.

2. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

40. L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission

économique des Nations Unies pour l'Europe, est entré en vigueur le 29 janvier 1968. L'Accord proprement dit a été modifié par le Protocole portant amendement du paragraphe 3 de l'article 14, fait à New York le 21 août 1975, qui est entré en vigueur le 19 avril 1985.

41. L'Accord en lui-même est bref et simple. L'article fondamental est le second. Il dispose que, à l'exception de certaines marchandises excessivement dangereuses, les autres marchandises dangereuses peuvent faire l'objet d'un transport international dans des véhicules routiers à condition que soient satisfaites :

a) Les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage ; et

b) Les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause.

42. Les annexes A et B ont été régulièrement modifiées et mises à jour depuis l'entrée en vigueur de l'ADR. Suite aux amendements entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017, une version consolidée révisée (« ADR 2017 ») a été publiée sous la cote ECE/TRANS/257, vol. I et II.

43. La structure est cohérente avec celle des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type des Nations Unies, du Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale, des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

44. Les modifications de l'ADR et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), pour lesquelles une harmonisation avec les dispositions concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer est nécessaire ou appropriée, sont préparées par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et du WP.15 (Réunion commune RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

45. Les modifications du Règlement annexé à l'ADN sont préparées par la Réunion commune d'experts sur ledit Règlement, organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR) et la CEE au cours de sessions spéciales du WP.15 (WP.15/AC.2). Il est entendu que, conformément à la Résolution adoptée le 25 mai 2000 par la Conférence diplomatique en vue de l'adoption d'un Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), la coopération pour l'organisation de cette réunion conjointe d'experts pourra être étendue à la Commission du Danube.

3. Les cas de l'Accord SMGS et des Règles uniformes CIM

46. La gestion de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) est confiée à la Commission sur le droit des transports de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). La Commission tient ses réunions et est composée des délégations Parties à l'Accord SMGS. Les propositions sur les modifications et amendements à apporter à l'Accord SMGS doivent être présentées au Comité de l'OSJD et à toutes les Parties à l'Accord SMGS en même temps ou au plus tard deux mois avant une réunion de la Commission sur le droit des transports. Les travaux de la Commission portant sur les amendements et modifications à apporter à l'Accord SMGS sont menés par des experts et elle comprennent deux phases : l'examen des propositions d'amendements et de modifications à apporter à l'Accord SMGS, lors de réunions d'experts ; et l'examen de ces propositions aux réunions de la Commission sur le droit des transports de l'OSJD.

47. La date d'entrée en vigueur des amendements et des modifications à l'Accord SMGS et à son manuel, adoptés dans un délai de cinq ans à compter de la dernière date de leur entrée en vigueur, et la date d'entrée en vigueur des amendements et des modifications à l'annexe II, adoptés dans un délai de deux ans à compter de la dernière date de leur entrée en vigueur, sont établies par le Comité de l'OSJD. En ce qui concerne les problèmes critiques nécessitant

la modification de l'Accord SMGS et de son manuel, pour lesquels le délai de cinq ans ne peut pas être respecté, les amendements adoptés entrent en vigueur le premier juillet de l'année qui suit, si, dans les deux mois suivant leur transmission à tous les réseaux ferroviaires Parties à l'Accord SMGS, ceux-ci n'émettent aucune objection.

48. La gestion des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) est confiée au Secrétaire général de l'OTIF. Toutes les propositions d'amendements aux Règles uniformes sont examinées par la Commission de révision. Si nécessaire, des experts sont associés aux travaux ou des groupes de travail sont mis en place. Le Secrétaire général soumet des propositions d'amendements aux membres de la Commission de révision et aux observateurs au plus tard deux mois avant la réunion suivante. La Commission de révision doit prendre des décisions sur les modifications à apporter ou rédiger les documents nécessaires pour que l'Assemblée générale puisse se prononcer.

49. Les modifications des Règles uniformes adoptées par l'Assemblée générale entrent en vigueur douze mois après leur approbation par au moins la moitié des États membres qui n'ont pas déclaré qu'ils n'appliqueront pas pleinement les Règles, pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont déclaré qu'ils n'appliqueront pas pleinement les Règles uniformes. Les modifications adoptées par la Commission de révision entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres. Les États membres peuvent formuler leurs objections dans un délai de quatre mois à compter de la date de la notification. Si des objections sont formulées par au moins un quart des États membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les États membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les États membres à compter du moment où les décisions prennent effet.
