



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-neuvième 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****Révision****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. Le présent document a été révisé comme suite à la demande faite par le Groupe d'experts à sa dix-huitième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/5, par. 6 g) ii).



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 tombe dans cette catégorie. 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. Contrairement à 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. Contrairement à une déclaration interprétative, une déclaration facultative revêt un caractère contraignant pour l'État qui la formule.

d) Faits, modifications et accords ultérieurs

12. Tous les faits ultérieurs supposant un changement s'agissant des parties, des termes, de la portée ou de l'application d'un traité ou d'un accord international enregistré auparavant doivent être enregistrés auprès du Secrétariat. Il peut s'agir, par exemple, de ratifications, d'adhésions, de prorogations, d'extensions d'application à certains territoires ou de 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 puisse être enregistré, le traité ou l'accord international auquel il se rapporte doit avoir été enregistré en premier lieu. Aux fins de 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 et l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de

chemin de fer 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 et le Groupe de travail des transports par chemin de fer 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'Organisation des Nations Unies (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 de 1975, l'article 2 de l'annexe 8 dispose que l'ONU doit fournir des services de secrétariat et l'article 4, que le Comité doit être convoqué sous les auspices de la CEE). 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 d'administration), 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 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, le regroupement des États d'une région donnée ayant pour finalité la réalisation d'objectifs communs et, d'autre part, la dévolution des compétences des membres ayant trait à ces objectifs communs à l'organisation dont ils font partie.

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'ONU 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 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 ou d'interprétations divergentes.

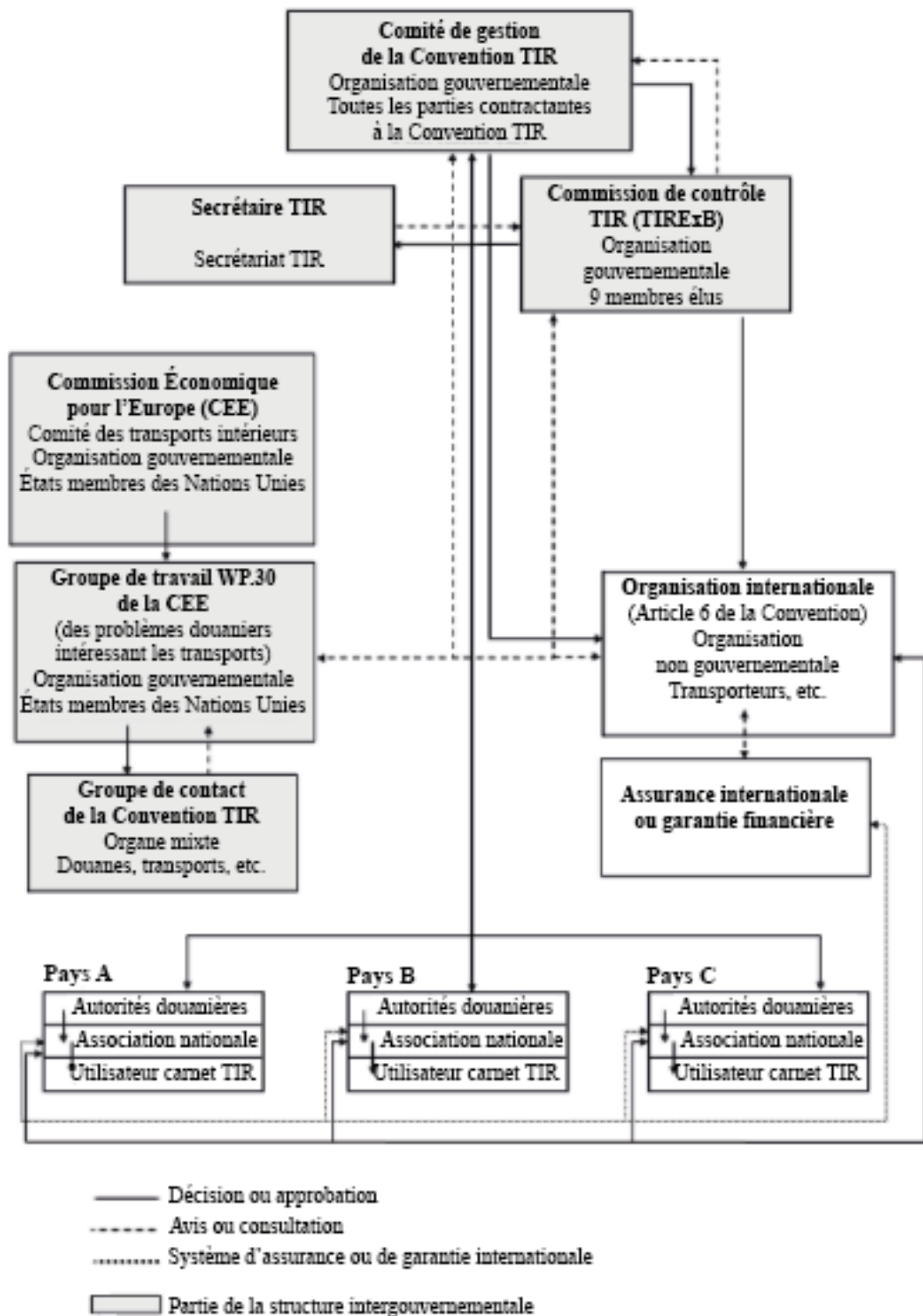
29. Plusieurs raisons expliquent le bon fonctionnement de la Convention, l'une d'entre elles étant l'intérêt qu'ont toutes les parties concernées, qu'il s'agisse des transporteurs ou des autorités douanières, à maintenir le système en fonctionnement, car il leur permet de gagner du temps et de l'argent. En outre, les auteurs de la Convention TIR ont déjà fourni une interprétation juridique du texte 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 (AC.2), à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) ainsi qu'à la CEE, à Genève.

32. L'organigramme ci-après représente la structure administrative de la Convention TIR.

Structure administrative du système TIR



a) Le Comité de gestion TIR et la procédure d'amendement

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 35 amendements à la Convention TIR de 1975 ont été adoptés et un grand nombre de résolutions, de recommandations et de commentaires ont été adoptés par le Comité.

34. Toute proposition d'amendement adoptée par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants est communiquée par le Secrétaire général aux Parties contractantes pour acceptation. Une proposition d'amendement au corps de la Convention est réputée acceptée si aucune objection n'est soulevée dans les douze mois suivant la communication adressée par le Secrétaire général aux Parties contractantes. Les amendements acceptés entrent en vigueur pour toutes les Parties contractantes au terme de cette période. Un amendement concernant des annexes est réputé accepté si, dans une période déterminée par le Comité de gestion au moment de l'adoption, cinq Parties contractantes au moins n'y font pas objection. En cas d'acceptation, l'amendement entre en vigueur à une date également arrêtée au moment de son adoption par le Comité de gestion.

b) La Commission de contrôle TIR (TIRExB)

35. La TIRExB a été créée en 1999 par les Parties contractantes à la Convention. 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 neuf membres élus à titre personnel pour deux ans par les gouvernements des Parties contractantes à la Convention.

36. 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.

37. 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

38. Les travaux du Comité de gestion TIR sont soutenus par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (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.

39. 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. 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

40. 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 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 et Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

41. 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 CEE, 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.

42. L'ADR est constitué du texte de l'accord proprement dit et des dispositions techniques contenues dans ses annexes A et B. La structure des annexes 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 (OTIF).

43. L'Accord en lui-même est bref et simple. L'article fondamental est le second. Il dispose que, à l'exception de certaines marchandises dont le transport est interdit au titre de l'annexe A, 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, s'agissant notamment de leur emballage et de leur étiquetage ; et
- b) Les conditions qu'impose l'annexe B, s'agissant notamment de la construction, de l'équipement et de la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause.

44. Selon son article 13, l'Accord peut être révisé par une conférence des Parties qui peut être convoquée à la demande de toute Partie contractante, une fois passé un délai de trois ans à compter de son entrée en vigueur. Le Secrétaire général notifie cette demande à toutes les Parties contractantes et convoque une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

45. Toute Partie contractante peut proposer des amendements aux annexes A et B de l'Accord. Dans ce cadre, la procédure qui s'applique est la même que pour le texte de l'Accord proprement dit. Par ailleurs, le Protocole portant amendement du paragraphe 3 de l'article 14 donne la possibilité de recourir à la procédure simplifiée ci-après.

46. Selon la procédure décrite à l'article 14, tel que modifié par le Protocole portant amendement du paragraphe 3, les propositions d'amendement sont examinées en premier lieu à l'occasion de réunions d'experts des Parties contractantes. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) assure cette fonction. Une fois adoptés, les amendements proposés sont communiqués par une Partie contractante (généralement le pays dont est originaire le Président) au Secrétaire général, qui les transmet ensuite à l'ensemble des Parties contractantes. Les propositions d'amendement aux annexes sont réputées acceptées à moins que, dans les trois mois suivant la date à laquelle le Secrétaire général les diffuse, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient signifié par écrit au Secrétaire général leur objection aux amendements proposés.

47. Les annexes A et B ont été régulièrement modifiées et actualisées depuis l'entrée en vigueur de l'ADR. La dernière édition révisée de l'Accord (2019) prend en compte les amendements adoptés pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

48. L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) a été conclu à Genève le 26 mai 2000, sous les auspices de la CEE et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ; il est entré en vigueur le 29 février 2008.
49. Comme l'ADR, l'ADN est également constitué du texte de l'Accord proprement dit et de dispositions techniques contenues dans le Règlement qui y est annexé.
50. L'ADN, lui aussi, est bref et simple. L'article fondamental est le quatrième. Il dispose que les marchandises dangereuses dont le Règlement annexé exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international mais que les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés s'il est satisfait aux conditions dudit Règlement.
51. Les amendements à l'ADN (qu'ils portent sur l'Accord proprement dit ou sur le Règlement y annexé) sont examinés par un comité d'administration.
52. L'Accord, à l'exclusion du Règlement y annexé, peut être modifié sur proposition d'une Partie contractante. Tout amendement proposé est examiné par le Comité d'administration. Tout amendement de cette nature, examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité d'administration, est adopté par celui-ci à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants et communiqué par le Secrétaire général aux Parties contractantes pour acceptation. Il entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes six mois après l'expiration d'une période de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement en question n'a été notifiée par écrit au Secrétaire général par une Partie contractante.
53. Le Règlement annexé peut être modifié sur proposition d'une Partie contractante. Le Secrétaire général peut également proposer des amendements visant à obtenir la concordance du Règlement annexé avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses ou les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi que des amendements proposés par un organe subsidiaire de la CEE compétent dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.
54. Toute proposition d'amendement au Règlement annexé est, en principe, soumise au Comité de sécurité¹ qui soumet au Comité d'administration les amendements provisoires qu'il a adoptés. À la demande expresse d'une Partie contractante, ou si le secrétariat du Comité d'administration le juge approprié, les propositions d'amendement peuvent également être soumises directement au Comité d'administration. Elles sont examinées à une première session et, si elles sont jugées acceptables, elles sont réexaminées à la session suivante du Comité en même temps que toute autre proposition s'y rapportant, à moins que le Comité n'en décide autrement.
55. Tout projet d'amendement au Règlement annexé communiqué pour acceptation est réputé accepté à moins que, dans les trois mois suivant la date à laquelle le Secrétaire général le diffuse, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient signifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé. Si l'amendement est réputé accepté, il entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'expiration d'un nouveau délai de trois mois, sauf dans les cas spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe 5 de l'article 20.
56. Le Règlement annexé à l'ADN a été régulièrement modifié et actualisé depuis l'entrée en vigueur de l'Accord. La dernière édition révisée de l'ADN (2019) prend en compte les amendements adoptés pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.
57. Les modifications de l'ADR et de l'ADN pour lesquelles une harmonisation avec les dispositions concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer est

¹ Les amendements au Règlement annexé à l'ADN sont établis par le Comité de sécurité en partenariat avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). 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.

nécessaire ou appropriée, sont établies par la Réunion commune de la Commission d'experts du RID de l'OTIF et du WP.15 (Réunion commune RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

3. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

58. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été conclue à Genève le 19 mai 1956 sous les auspices de la CEE. Entrée en vigueur le 2 juillet 1961, elle a été modifiée par le Protocole portant amendement de l'article 23 de la Convention, signé à Genève le 5 juillet 1978. Le Protocole est entré en vigueur le 28 décembre 1980. La Convention est également complétée par le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), signé à Genève le 20 février 2008 et entré en vigueur le 5 juin 2011.

59. La CMR a pour objectif de normaliser les conditions régissant le contrat de transport international de marchandises par route, s'agissant tout particulièrement des documents utilisés aux fins de telles opérations de transport et de la responsabilité du transporteur.

60. La CMR comprend huit chapitres : i) champ d'application ; ii) personnes dont répond le transporteur ; iii) conclusion et exécution du contrat de transport ; iv) Responsabilité du transporteur ; v) réclamations et actions ; vi) dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs ; vii) nullité des stipulations contraires à la Convention ; et viii) dispositions finales.

61. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la CEE a notamment pour tâche d'inciter les États qui ne l'ont pas déjà fait à adhérer à la Convention et au Protocole qui s'y rapporte. Il peut également examiner les dispositions de la CMR ou de son Protocole dans le cadre des travaux visant à faciliter et à renforcer le transport international par route grâce à l'harmonisation et à la simplification des règles et prescriptions relatives à ce type de transport ainsi que des procédures administratives et de la documentation qui s'y rapportent.

62. Parmi la CMR, le Protocole et le Protocole additionnel, seul ce dernier comprend des dispositions relatives à sa modification. Toute proposition d'amendement au Protocole additionnel est examinée par le SC.1, qui est habilité à statuer à ce sujet. L'acceptation d'une proposition d'amendement se fait, de préférence, par consensus ou, à défaut, à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes. L'amendement est ensuite soumis par le secrétariat de la CEE au Secrétaire général pour diffusion, aux fins d'acceptation, à toutes les Parties au Protocole additionnel ainsi qu'aux États signataires. Puis les Parties disposent, pour s'opposer à la proposition d'amendement, d'un délai de neuf mois à compter de la notification émise par le Secrétaire général. Au terme de ce délai, à défaut d'objection, l'amendement est réputé accepté. Il entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général a notifié toutes les Parties contractantes de son acceptation. Les dispositions relatives à la procédure d'amendement sont énoncées à l'article 13 du Protocole additionnel.

63. La CMR, son Protocole et le Protocole additionnel contiennent des dispositions relatives à l'éventuelle révision de ces textes, qui peut être faite à l'occasion d'une conférence convoquée à cet effet par le Secrétaire général. Une telle conférence peut seulement être demandée par une Partie contractante passé un délai de trois ans après l'entrée en vigueur de l'instrument concerné, dans le cas de la Convention et du Protocole s'y rapportant, ou dès l'entrée en vigueur de l'instrument, dans le cas du Protocole additionnel. Le Secrétaire général convoque une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande. Les dispositions relatives à la révision de la Convention, du Protocole et du Protocole additionnel figurent respectivement aux articles 49, 10 et 14.

4. Les cas de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

64. 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 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.

65. La date d'entrée en vigueur des amendements et des modifications à l'Accord SMGS et à son manuel, adoptés au moins cinq ans après la dernière date d'entrée en vigueur de ces textes, ainsi que la date d'entrée en vigueur des amendements et des modifications à l'annexe II, adoptés au moins deux ans après la dernière date d'entrée en vigueur de cette annexe, sont arrêtées 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 la période de cinq ans ne peut pas être respectée, les amendements adoptés entrent en vigueur le 1^{er} juillet de l'année qui suit, si, dans les deux mois suivant leur transmission à tous les réseaux ferroviaires Parties à l'Accord SMGS, ces derniers n'émettent aucune objection.

66. La gestion des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) est confiée à l'OTIF, tout particulièrement à son Secrétaire général, en sa qualité de dépositaire. 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. Les États membres et le Secrétaire général peuvent soumettre des propositions d'amendements à la Commission de révision ou à l'Assemblée générale. La Commission de révision se prononce sur les modifications qui relèvent de sa compétence ou examine les propositions en vue de leur soumission à l'Assemblée générale, si ces propositions relèvent de la compétence de cette dernière (art. 33 de la COTIF).

67. Les amendements aux Règles uniformes adoptés 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 les Règles dans leur intégralité, pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant la date d'entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdits amendements et de ceux qui ont déclaré qu'ils n'appliqueront pas les Règles uniformes dans leur intégralité. Les amendements adoptés par la Commission de révision entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiés 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 émises par au moins un quart des États membres, les amendements n'entrent pas en vigueur. Dans les États membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application des Règles uniformes est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les États membres à compter du moment où les décisions prennent effet.

68. Dans la pratique, un délai d'environ six ans s'écoule avant que les amendements adoptés par l'Assemblée générale n'entrent en vigueur. C'est pourquoi, à sa treizième session, tenue les 25 et 26 septembre 2018, l'Assemblée générale a modifié la procédure de révision des dispositions contenues dans les appendices de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et donc des dispositions contenues dans les Règles uniformes, qui relèvent de sa compétence.

69. L'entrée en vigueur de cette procédure révisée permettrait de hâter l'entrée en vigueur des amendements aux Règles uniformes adoptés par l'Assemblée générale, dans la mesure où cette entrée en vigueur interviendrait dans un délai fixe de trois ans après la notification par le Secrétaire général. Néanmoins, l'Assemblée générale peut reporter l'entrée en vigueur d'un amendement par décision à la majorité simple.