



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 janvier 2006.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE  
PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant l'approbation du  
protocole portant modification de la convention relative aux transports  
internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (ensemble une annexe),*

PAR MME CHANTAL ROBIN-RODRIGO,

Députée

---



## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I – LA COOPERATION INTERNATIONALE DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE</b> .....	7
A – UNE COOPERATION ANCIENNE.....	7
B – UNE ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE RECENTE .....	7
<b>II – LE PROTOCOLE DE VILNIUS DE 1999</b> .....	11
A – LA NECESSITE DE TENIR COMPTE DES EVOLUTIONS DU DROIT COMMUNAUTAIRE EN MATIERE DE TRANSPORTS FERROVIAIRES .....	11
B – LES MODIFICATIONS ENTRAINEES PAR LE PROTOCOLE DE VILNIUS .....	11
<b>CONCLUSION</b> .....	15
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	17
<b>ANNEXE</b> .....	19



Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale est saisie du projet de loi adopté par le Sénat autorisant l'approbation du protocole portant modification de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (n° 2561). Ce projet de loi a été adopté par le Sénat le 4 octobre 2005 sur le rapport de M. Didier Boulaud <sup>(1)</sup>.

Le protocole faisant l'objet de cette procédure a été signé à Vilnius le 3 juin 1999 : il vise à modifier la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, afin de tenir compte des conséquences du dernier élargissement intervenu au sein de l'Union européenne et des évolutions de la politique ferroviaire des Etats parties à la Convention.

Après avoir présenté les grandes lignes de la coopération internationale en matière de transports ferroviaires, le présent rapport fera état des modifications apportées au droit international existant par le protocole de Vilnius.

---

(1) Rapport fait au nom de la Commission des Affaires étrangères et de la Défense n° 374 (2004-2005).



## **I – LA COOPERATION INTERNATIONALE DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE**

### **A – Une coopération ancienne**

La première convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer date de 1890. Elle visait à réduire les obstacles techniques et juridiques existant en cas de dépassement des frontières. Cette convention fut dotée d'un secrétariat permanent, l'Office central pour les transports internationaux par chemins de fer, dont le siège a été fixé à Berne et dont la gestion a été confiée au Conseil fédéral suisse, dépositaire de la Convention de 1890.

En réalité, cette structure est demeurée extrêmement légère, l'activité essentielle des membres de la convention se limitant à une succession de conférences diplomatiques internationales conçues sur le même modèle que celles de l'Union postale ou de l'Union télégraphique. Ces conférences, connues sous l'appellation d'Union de Berne, adoptèrent une série de conventions de durée limitée définissant le régime des contrats de transport ferroviaire internationaux, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

En 1956, l'Office central des transports internationaux par chemin de fer fut transformé en un comité administratif constitué de représentants des Etats membres. Cette évolution constitua une première étape vers la mise en place d'une véritable organisation intergouvernementale. Celle-ci n'intervint toutefois que de manière tardive en 1980 avec la convention de Berne. Cet instrument découlait de la révision de deux conventions, l'une sur le transport international de marchandises, l'autre sur le transport international de voyageurs. Elle institua en outre une nouvelle structure internationale : l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Cette organisation intergouvernementale a officiellement vu le jour le 1<sup>er</sup> mai 1985, date d'entrée en vigueur de la Convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviaires, dite COTIF.

### **B – Une organisation intergouvernementale récente**

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires constitue une structure pérenne, chargée d'uniformiser le droit applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic

international direct entre les Etats membres de l'Organisation. Ce régime peut également s'appliquer aux transports internationaux empruntant en plus des lignes de chemin de fer, d'autres voies (transports routiers, maritimes ou fluviaux).

L'OTIF comprend aujourd'hui 42 membres répartis en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient. La plupart des Etats issus de l'Union soviétique (en dehors de la Lituanie, de la Lettonie et de l'Ukraine) ne sont pas membres de l'OTIF en raison des spécificités du droit ferroviaire applicable dans ces pays, qui demeure marqué par le droit hérité de l'époque soviétique. En outre, la qualité de membre de l'Irak et du Liban a actuellement été suspendue, le trafic international ferroviaire avec ces Etats étant interrompu en raison de leur situation.

Le droit uniforme mis en place par l'Organisation s'applique à environ 240 000 Kms de lignes de chemin de fer, ainsi qu'à plusieurs milliers de Kms de lignes routières et de voies navigables.

Le siège de l'Organisation est à Berne et un accord de siège avec la Suisse a été conclu en 1988. Les organes de l'OTIF sont l'Assemblée générale, composée de représentants de tous les Etats membres et qui se réunit avec une périodicité de cinq ans ; le Comité administratif, composé de représentants de douze Etats membres ; la Commission de révision, chargée d'examiner les propositions de modification de la Convention dont l'Organisation a la charge. Enfin, l'Organisation est dotée d'un Secrétariat permanent, l'Office central des transports internationaux ferroviaires : il facilite la coopération internationale en matière ferroviaire, tient un registre des lignes internationales auxquelles s'applique un régime uniforme, contribue au règlement des litiges par voie d'arbitrage.

Les règles applicables aux transports internationaux ferroviaires figurent dans deux appendices à la Convention. L'appendice A définit les règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV). L'appendice B définit pour sa part les règles uniformes concernant le transport international de marchandises (CIM).

En matière de transport de voyageurs, les règles uniformes s'appliquent aux tarifs internationaux, à la forme et aux conditions d'exécution du contrat de transport, à la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessure du voyageur ou de perte de ses bagages. Il règle également les rapports entre les différents chemins de fer.

En matière de transport de marchandises, les règles sont définies dans quatre règlements particuliers : le premier concerne le transport international des marchandises dangereuses (RID), le deuxième concerne le transport international ferroviaire de wagons de particuliers (RIP), le troisième concerne le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO) et le quatrième, porte règlement du

transport international ferroviaire des colis express (RIEx). Ces règles définissent les objets admis au transport, les tarifs, les conditions d'exécution des contrats, les informations relatives aux objets transportés, le régime de responsabilité et les rapports des chemins de fer entre eux.

L'élargissement de l'Union européenne et l'évolution du droit ferroviaire européen ont motivé la révision de la COTIF : celle-ci a été formellement décidée lors de la troisième Assemblée générale de l'OTIF en novembre 1995 et devait aboutir en 1999 à la signature à Vilnius d'un protocole modifiant la Convention de base.



## **II – LE PROTOCOLE DE VILNIUS DE 1999**

### **A – La nécessité de tenir compte des évolutions du droit communautaire en matière de transports ferroviaires**

Depuis l'adoption de la COTIF en 1980, le droit communautaire applicable en matière ferroviaire a profondément évolué : la directive 91/440 sur les transports ferroviaires a en effet posé le principe de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires, ce qui implique un statut non étatique de ces entreprises et une organisation de leurs activités selon une logique commerciale. Cette directive a également entraîné la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport : elle impose à ce titre le paiement d'une redevance uniforme à l'ensemble des transporteurs utilisant ces infrastructures. Son objet est de faciliter l'interopérabilité des différents réseaux ferroviaires et de permettre à différentes sociétés d'utiliser les réseaux des différents Etats membres.

Ces évolutions du droit ferroviaire au niveau communautaire ont conduit les organes de l'OTIF à proposer de nouvelles règles tenant compte de ces réformes. L'Organisation a ainsi préconisé une refonte des règles uniformes de transport permettant de distinguer clairement les activités de régulateur (les prescriptions relatives à l'admission technique des wagons) et les activités d'opérateur (les règles relatives au contrat de transport). Elle a également créé un nouvel ensemble de règles uniformes relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure d'un tiers par des transporteurs divers. Lancée lors de la troisième Assemblée générale de l'OTIF en 1995, cette révision devait aboutir lors de la cinquième Assemblée générale en 1999 à la signature d'un protocole dont le texte est aujourd'hui soumis au Parlement.

### **B – Les modifications entraînées par le protocole de Vilnius**

Le protocole du 3 juin 1999 modifie la Convention du 9 mai 1980 en réformant à la fois le fonctionnement de l'OTIF et en modifiant les règles uniformes mises en œuvre par l'Organisation.

Les buts de l'Organisation sont redéfinis de manière plus large : la nouvelle Convention indique que l'OTIF « *a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire* », non seulement en établissant des régimes de droit uniforme en matière de contrat de transport ou d'utilisation d'infrastructures et de transport de matières dangereuses, mais

également « *en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic ferroviaire international* », « *en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire* » et « *en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international* ».

Cet élargissement des activités de l'OTIF doit lui permettre à terme jouer un rôle comparable à celui de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le protocole a en outre modifié le fonctionnement de l'Organisation. Il a tout d'abord introduit l'anglais comme langue de travail aux côtés de l'allemand et du français. Il a ensuite prévu que l'Assemblée générale désignerait un Secrétaire général en lieu et place du Directeur général préalablement désigné par le Comité administratif. Deux nouvelles commissions ont été créées au sein de l'Organisation : l'une, chargée de la facilitation ferroviaire, étudie les questions relatives au trafic ferroviaire transfrontière, l'autre, composée d'experts techniques, adopte les règles relatives au matériel ferroviaire.

La nouvelle Convention résultant du protocole permet l'adhésion des organisations régionales. Cette mesure permettra à la Communauté européenne d'adhérer à l'OTIF et d'y représenter les Etats membres. Dans les matières relevant de sa compétence exclusive, le droit de vote sera exercé par la Communauté, représentée par la Commission. Dans, les autres cas, le droit de vote demeurera exercé par les Etats membres. La Communauté disposera de 23 voix sur 43, soit la majorité absolue : elle sera ainsi en mesure de s'opposer aux décisions contraires aux règles ou aux intérêts de l'Union.

Outre ces modifications relatives aux objectifs et au fonctionnement de l'OTIF, le protocole a modifié les différents appendices à la Convention, notamment pour les mettre en conformité avec la directive 91/440 sur les transports ferroviaires prévoyant la séparation entre la gestion des infrastructures et celle des transports.

S'agissant des règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des voyageurs, leur champ d'application est étendu à l'ensemble des lignes ferroviaires, alors qu'au préalable, il ne s'appliquait qu'aux lignes inscrites par les Etats membres. Les règles relatives à l'obligation de transporter ont été assouplies, les stipulations relatives aux tarifs ou aux réductions obligatoires pour les enfants ayant été supprimées. Corrélativement, le régime de responsabilité a été actualisé : l'exonération de responsabilité prévue en cas de comportement anormal des voyageurs a ainsi été supprimée. Elle pouvait en effet impliquer une exonération de responsabilité en cas de transport de personnes handicapées, ce qui constituait une discrimination pour le moins contestable.

S'agissant des règles relatives au transport international ferroviaire des marchandises, elles ont également assoupli les normes en vigueur en accordant aux entreprises ferroviaires une plus grande marge de manœuvre dans la conclusion de leurs contrats. Le régime de responsabilité des transporteurs ne vaut désormais plus que dans le silence des conventions conclues entre les entreprises de fret ferroviaire et leurs clients.

Plusieurs réglementations nouvelles ont été introduites dans la convention de base par le présent protocole. L'appendice E concerne le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (CUI). Elle découle directement de la directive 91/440 et règle les relations contractuelles entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire. Un nouvel appendice définit le régime d'adoption des prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ; un autre appendice porte sur l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. Ces textes visent à améliorer l'interopérabilité des réseaux et des matériels, afin d'éviter que les normes définies à l'échelon national ne constituent des mesures d'entrave de nature à fausser la concurrence. Ces textes ne transfèrent pas la charge de définir les normes à l'OTIF, mais ils impliquent une séparation des régulateurs et des opérateurs dans les différents Etats membres.

Chaque Etat membre peut à tout moment déclarer qu'il n'appliquera pas certain des appendices à la Convention. Par ailleurs, le texte institue le plus souvent un socle de normes minimales et il laisse aux contractants la possibilité d'y déroger.

Pour entrer en vigueur le protocole doit avoir été ratifié par 27 des Etats membres à l'époque de la signature. A ce jour, 26 Etats ont procédé à la ratification du protocole, son approbation par la France lui permettra donc de prendre effet.



## CONCLUSION

Le protocole de Vilnius vise donc à tenir compte des évolutions du droit communautaire dans le domaine des transports ferroviaires. La coopération déjà ancienne dans ce domaine s'est poursuivie par l'adoption de trois paquets ferroviaires : le premier en 2001, prévoyant un droit d'accès de l'ensemble du réseau européen aux entreprises de fret dotées d'une licence ; le deuxième en 2004, relatif à la sécurité des chemins de fer et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires ; le troisième en 2004, visant à l'ouverture du marché pour les services de transport international de passagers. Ces dernières évolutions pourront nécessiter une nouvelle actualisation du droit issu de la COTIF. Il n'y a cependant pas de risques de conflits de normes, dans la mesure où le droit communautaire prime et qu'il est possible de formuler des réserves sur l'application de certaines des règles définies par la COTIF et ses appendices.

Votre Rapporteuse souscrit à l'objectif de développement des réseaux ferroviaires européens et considère que l'OTIF et la Convention révisée par le protocole de Vilnius constituent des outils utiles en la matière. L'Union européenne ne doit toutefois pas aller trop loin dans la voie de la libéralisation des chemins de fer en remettant en cause les grands principes du service public, auxquels nos concitoyens sont particulièrement attachés : continuité du service, égalité de traitement des usagers, politique tarifaire juste, rôle des transports ferroviaires en matière d'aménagement du territoire. La généralisation de la concurrence aurait en effet pour conséquence de concentrer l'offre sur les segments les plus rentables des différents réseaux et remettrait en cause la desserte des territoires les plus fragiles. Elle pourrait en outre poser des problèmes de sécurité comme en atteste l'expérience britannique de privatisation des chemins de fer.

Pour ces raisons, et sous ces réserves, votre Rapporteuse vous demande d'adopter le présent projet de loi.



## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 25 janvier 2006.

Après l'exposé de la Rapporteuse, **M. Jean-Paul Bacquet** a estimé que le protocole constituait un texte d'une grande technicité. Il a déclaré que l'harmonisation des normes en matière de transport ferroviaire était indispensable, car les différences d'écartement des voies entre les pays et les différents systèmes d'alimentation électrique constituent des handicaps pour le développement du transport ferroviaire international.

**Le Président Édouard Balladur** a souhaité savoir pour quelles raisons certains Etats d'Afrique du Nord ou du Proche-Orient étaient membres de l'Organisation, alors même que leur réseau ferré n'avait pas de continuité territoriale avec le réseau européen. Il a ensuite relevé que l'anglais accédait au statut de langue de travail de l'Organisation et jugé que cela aurait pu donner lieu à quelques garanties quant au maintien de l'usage du français. La Commission européenne va-t-elle pour sa part représenter les Etats de l'Union européenne de manière systématique ou les Etats garderont-ils voix au chapitre au sein de l'OTIF ? Enfin, s'il ne faut pas libéraliser à l'excès les transports ferroviaires, en quoi l'OTIF peut-elle, par ses compétences, exercer une influence en la matière ?

**M. Christian Philip** a précisé qu'en l'état actuel des traités, l'Union européenne ne disposait pas de compétence exclusive dans le domaine des transports. Cependant, compte tenu de l'existence de nombreux textes communautaires en matière de transports ferroviaires, la Commission a vocation à parler pour les Etats membres sur ces questions, à condition que la Communauté européenne soit membre de l'OTIF.

En réponse aux différents intervenants, **la Rapporteuse** a apporté les précisions suivantes :

— l'objectif du protocole de Vilnius, qui constitue effectivement un texte d'une grande technicité, est de favoriser l'harmonisation des pratiques et des normes en matière de transport ferroviaire dans les différents Etats membres de l'OTIF ; il doit permettre de réduire les surcoûts engendrés par les différences de réglementation entre Etats ; il doit également harmoniser les conditions de définition du montant des redevances pour usage des infrastructures ferroviaires dans les différents Etats membres de l'Organisation ; en tout état de cause, pour la France, ces règles sont avant tout définies par l'Union européenne, dont le droit prime sur celui de la COTIF ;

— la continuité territoriale avec le réseau continental européen ne constitue pas un critère pour l'appartenance à l'OTIF ; ainsi la Grande Bretagne en

fait partie ; les pays d’Afrique du Nord ou du Proche Orient ont pour leur part rejoint l’Organisation après la décolonisation en raison de l’existence de réseaux paneuropéens historiques, comme le Berlin-Bagdad, ou de réseaux développés par les anciennes puissances coloniales, dont la France ;

— le fait que l’allemand et le français soient les langues de travail de l’OTIF s’explique par la localisation historique de l’Organisation en Suisse ; l’admission des nouveaux Etats membres de l’Union européenne en son sein a rendu nécessaire l’ajout de l’anglais comme langue de travail ;

— les craintes formulées en matière de libéralisation du transport ferroviaire proviennent avant tout des décisions de l’Union européenne à travers les différents paquets ferroviaires ; l’OTIF peut également jouer un rôle en la matière en généralisant l’application de ces règles dans les Etats tiers ;

— la Communauté européenne doit devenir membre de l’OTIF à compter de l’entrée en vigueur du protocole de Vilnius, car ce dernier modifie la convention de base pour permettre l’adhésion d’organisations régionales ; en l’absence de compétence exclusive de l’Union dans le domaine des transports, les Etats membres conserveront leur droit de vote au sein de l’Organisation ;

— compte tenu de l’expérience britannique en matière de privatisation des chemins de fer, il est indispensable que l’Union européenne ne remette pas en cause les principes du service public ferroviaire ; la rentabilité ne doit pas s’opposer à l’entretien des réseaux, à la sécurité des voyageurs et à l’égalité de traitement des usagers ; l’Union européenne doit veiller au respect de ces principes.

**Le Président Édouard Balladur** a conclu en estimant que le partage des compétences entre l’Union européenne et les Etats membres était d’une grande complexité et qu’il était indispensable de simplifier et de clarifier la situation juridique sur ce point.

**La Rapporteuse** a estimé que cette complexité de la construction européenne posait effectivement problème et qu’elle était incompréhensible pour les citoyens.

Conformément aux conclusions de la Rapporteuse, la Commission a *adopté* le projet de loi (n° 2561).

\*

\* \*

La Commission vous demande donc d’*adopter*, dans les conditions prévues à l’article 128 du Règlement, le présent projet de loi.

**ANNEXE**



**Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations,  
adhésions et entrée en vigueur**

**Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen,  
Beitritte und Inkrafttreten**

**State of the signatures, ratifications, acceptances, approvals,  
accessions and entry into force**

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

**Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999)**

**Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (1999 Protocol)**

<b>Protocole/ Protokoll /Protocol 03.06.1999</b>						
<b>Etats membres</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptation Approbation ou Adhésion</b>	<b>Entrée en vigueur</b>	<b>Réserves (R) Déclarations (D)</b>
<b>Mitgliedstaaten</b>			<b>Unterzeichnung</b>	<b>Ratifikation Annahme Genehmigung oder Beitritt</b>	<b>Inkrafttreten</b>	<b>Vorbehalte (R) Erklärungen (D)</b>
<b>Member States</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptance Approval or Accession</b>	<b>Entry into force</b>	<b>Reservations (R) Declarations (D)</b>
1.	Albanie Albanien Albania	AL		28.09.2000 <sup>1</sup>		
2.	Algérie Algerien Algeria	DZ	22.12.1999	04.02.2003		
3.	Allemagne Deutschland Germany	D	03.06.1999	05.09.2003		
4.	Autriche Österreich Austria	A	03.06.1999	22.01.2004		<b>R:</b> Art. 2, § 1, CIV Art. 2, § 1, CUI
5.	Belgique Belgien Belgium	B	03.06.1999			
6.	Bosnie-Herzégovine Bosnien und Herzegowina Bosnia and Herzegovina	BIH	03.06.1999			
7.	Bulgarie Bulgarien Bulgaria	BG	03.06.1999	29.11.2004		
8.	Croatie Kroatien Croatia	HR	03.06.1999	09.03.2001 <sup>2</sup>		
9.	Danemark Dänemark Denmark	DK	03.06.1999	29.09.2004		
10.	Espagne Spanien Spain	E	03.06.1999	18.06.2002		

<b>Protocole/ Protokoll /Protocol</b> <b>03.06.1999</b>						
<b>Etats membres</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptation Approval ou Adhésion</b>	<b>Entrée en vigueur</b>	<b>Réserves (R) Déclarations (D)</b>
<b>Mitgliedstaaten</b>			<b>Unterzeichnung</b>	<b>Ratifikation Annahme Genehmigung oder Beitritt</b>	<b>Inkrafttreten</b>	<b>Vorbehalte (R) Erklärungen (D)</b>
<b>Member States</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptance Approval or Accession</b>	<b>Entry into force</b>	<b>Reservations (R) Declarations (D)</b>
11.	Finlande Finnland Finland	FIN	28.10.1999	04.08.2004		
12.	France Frankreich France	F	23.12.1999			
13.	Grèce Griechenland Greece	GR	03.06.1999			
14.	Hongrie Ungarn Hungary	H	03.06.1999	15.04.2004		
15.	Iraq Irak Iraq	IRQ				
16.	Iran	IR		15.06.2004 <sup>1</sup>		
17.	Irlande Irland Ireland	IRL				
18.	Italie Italien Italy	I	03.06.1999			
19.	Lettonie Lettland Latvia	LV		<sup>3</sup>		<b>D:</b> Art. 2, § 1 CIV
20.	Liban Libanon Lebanon	RL	20.12.1999			

<b>Protocole/ Protokoll /Protocol 03.06.1999</b>						
<b>Etats membres</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptation Approval ou Adhésion</b>	<b>Entrée en vigueur</b>	<b>Réserves (R) Déclarations (D)</b>
<b>Mitgliedstaaten</b>			<b>Unterzeichnung</b>	<b>Ratifikation Annahme Genehmigung oder Beitritt</b>	<b>Inkrafttreten</b>	<b>Vorbehalte (R) Erklärungen (D)</b>
<b>Member States</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptance Approval or Accession</b>	<b>Entry into force</b>	<b>Reservations (R) Declarations (D)</b>
21.	Liechtenstein	FL	03.06.1999	13.05.2003		
22.	Lituanie Litauen Lithuania	LT	03.06.1999	10.11.2003		
23.	Luxembourg Luxemburg Luxembourg	L	03.06.1999			
24.	Macédoine, ERY de Mazedonien, EJR Macedonia, FYR of	MK		26.02.2001 <sup>1</sup>		
25.	Maroc Marokko Morocco	MA	28.10.1999			
26.	Monaco	MC		11.07.2000 <sup>1</sup>		
27.	Norvège Norwegen Norway	N	20.12.1999	27.01.2005		
28.	Pays-Bas Niederlande Netherlands	NL	15.12.1999	11.09.2002 <sup>2</sup>		
29.	Pologne Polen Poland	PL	03.06.1999	03.03.2003		
30.	Portugal	P	09.12.1999	07.04.2005		

<b>Protocole/ Protokoll /Protocol 03.06.1999</b>						
<b>Etats membres</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptation Approval ou Adhésion</b>	<b>Entrée en vigueur</b>	<b>Réserves (R) Déclarations (D)</b>
<b>Mitgliedstaaten</b>			<b>Unterzeichnung</b>	<b>Ratifikation Annahme Genehmigung oder Beitritt</b>	<b>Inkrafttreten</b>	<b>Vorbehalte (R) Erklärungen (D)</b>
<b>Member States</b>			<b>Signature</b>	<b>Ratification Acceptance Approval or Accession</b>	<b>Entry into force</b>	<b>Reservations (R) Declarations (D)</b>
31.	Roumanie Rumänien Romania	RO	03.06.1999	08.03.2002		
32.	Royaume-Uni Vereinigtes Königreich United Kingdom	GB	03.06.1999			
33.	Serbie et Monténégro Serbien und Montenegro Serbia and Montenegro	SCG		3		
34.	Slovaquie Slowakei Slovakia	SK	03.06.1999	11.06.2004		
35.	Slovénie Slowenien Slovenia	SLO	15.12.1999	10.02.2004		
36.	Suède Schweden Sweden	S	03.06.1999			
37.	Suisse Schweiz Switzerland	CH	03.06.1999	07.05.2002		
38.	Syrie Syrien Syria	SYR	03.06.1999	04.07.2005		
39.	République tchèque Tschechische Republik Czech Republic	CZ	03.06.1999	22.12.2003		

-----  
N°2811 Rapport de Mme Chantal ROBIN-RODRIGO au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi, adopté par le sénat, autorisant l'approbation du protocole portant modification de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (ensemble une annexe)