

10. Mars 1978
5 avril 1978

Distribués

Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer, unité de compte

Département des transports et communications et de l'énergie.
Proposition du 10 mars 1978 (annexe)
Département politique. Co-rapport du 29 mars 1978 (adhésion)
Département des finances et des douanes. Co-rapport du 23 mars 1978 (adhésion)
Chancellerie fédérale. Co-rapport du 20 mars 1978 (adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

Unité de compte
d é c i d e :

La déclaration concernant les conventions sur le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIM/CIV) est approuvée.

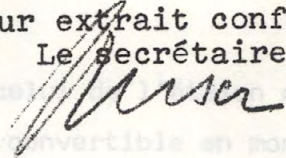
Publication:

Feuille fédérale

Extrait du procès-verbal (sans annexe à la proposition):

- BK 4 (Hb, Br, Sa, Rc) pour exécution
- VED 5 pour exécution
- EPD 6 " " "
- FZD 10 (GS 7, SNB ZH 2, SNB BE 1) pour connaissance
- EFK 2 pour connaissance
- FinDel 2 " " "

Pour extrait conforme:

Le secrétaire,


Sous la régime de l'étalon or et plus tard sous un régime de change or, le franc suisse défini, dit franc germinai, était convertible en monnaie nationale selon une parité officielle dans chaque Etat contractant. Ici n'est plus le cas depuis que les cours flottent. La plupart des monnaies ne sont plus liées à une contre-valeur exprimée en or. C'est ainsi que l'arrêté du Conseil fédéral du 8 mai 1971 fixant la parité-or du franc (RS 941.102) a cessé de déterminer la valeur du franc suisse vis-à-vis de l'étranger le 23 janvier 1973, date du passage au système du flottement.



3003 Berne, 10. März 1978

Distribuée

Au Conseil fédéral

Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer
Unité de compte

I

Les conventions unifiant des règles de responsabilité contiennent des dispositions fixant des montants exprimés dans une unité monétaire - plus exactement une unité de compte, quand il n'existe pas de monnaie qui la représente -, laquelle est définie dans une disposition générale. Celle-ci a la teneur suivante dans les conventions en cause:

"Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900".

Sous le régime de l'étalon or et plus tard sous celui de l'étalon de change or, le franc ainsi défini, dit franc germinal, était convertible en monnaie nationale selon une parité officielle dans chaque Etat contractant. Tel n'est plus le cas: depuis que les cours flottent, la plupart des monnaies ne sont plus liées à une contre-valeur exprimée en or. C'est ainsi que l'arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971 fixant la parité-or du franc (RS 941.102) a cessé de déterminer la valeur du franc suisse vis-à-vis de l'extérieur le 23 janvier 1973, date du passage au système du flottement.

Cette évolution a créé une incertitude dans l'application des conventions. C'est pourquoi en Suisse comme à l'étranger, l'adoption d'une nouvelle unité de compte est souhaitée tant par les transporteurs que par leurs usagers. Depuis deux ans, les commissions compétentes pour chaque mode de transport mettent au point des solutions compatibles entre elles et d'une mise en vigueur rapide. Pour le rail, la solution qui figure en appendice à la déclaration projetée est inspirée de la formule dite de Londres, créée pour la navigation maritime et reprise pour la navigation aérienne. Pour les autres transports intérieurs (par route et par voie navigable) et pour les postes, des textes analogues sont à l'étude.

Une Commission "Unité de compte" s'est réunie à Berne du 9 au 11 novembre 1977, sur convocation de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et sous présidence suisse. Elle a élaboré une "disposition complémentaire" en vue de l'exécution des dispositions définissant l'unité monétaire dans les trois conventions ferroviaires, savoir de l'article 57, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), de l'article 53, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) et de l'article 21 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs. Il s'agit d'une solution transitoire, puisque la 8^e révision ordinaire de ces conventions s'élabore; les nouveaux textes seront signés dans deux ans et entreront en vigueur dans cinq ans selon les meilleures prévisions. Le flottement des cours ne permet pas de patienter, aussi s'est-on borné à procéder par voie d'interprétation des dispositions existantes pour éviter une révision partielle anticipée soumise à ratification.

II

Les Etats contractants se rangent en deux catégories: les membres du Fonds monétaire international (FMI) et les non membres. Les premiers trouvent tout indiqué de recourir, comme pour les transports par mer et par air, au Droit de tirage spécial (DTS) du FMI. Les seconds s'y refusent pour des considérations politiques et opèrent les conversions nécessaires au moyen du "franc UIC" (Union internationale des chemins de fer, à Paris), selon la méthode d'évaluation appliquée par le Bureau central de compensation à Bruxelles. Cette dernière unité est en effet

utilisée pour le règlement des comptes entre réseaux; grâce à son existence, l'unification des méthodes de conversion sera plus poussée pour le rail que pour les modes de transport ne connaissant pas de responsabilité solidaire des entreprises.

Notre pays avait le choix entre les deux systèmes, car, sans être membre du FMI, il est en rapport avec cette organisation. De l'avis de tous les milieux intéressés, la conversion via DTS est préférable, non point à cause de la composition de sa corbeille - c'est-à-dire du dosage des monnaies dont la moyenne pondérée détermine la valeur de référence -, mais parce qu'elle sera pratiquée, pour le rail et les autres modes, par les pays avec lesquels nous avons le plus grand nombre de relations, ce qui permettra notamment aux usagers et aux assureurs de faire des comparaisons directes. Par ailleurs, nos chemins de fer ne trouveraient aucun avantage à l'emploi de l'unité dans laquelle ils traitent avec les réseaux étrangers, la dualité actuelle (franc or - franc UIC) n'ayant jamais causé de difficultés.

Il convient maintenant de publier et de communiquer à l'OCTI la façon dont est calculée la valeur en DTS de notre monnaie, en indiquant à partir de quelle date cette pratique sera applicable dans le cadre des CIM et CIV; ce doit être au plus tôt.

III

Quant au fond, l'Office fédéral des transports a suivi les instructions de la Banque nationale.

Quant à la forme, il a pris le conseil de la Chancellerie et de la Section des Traités internationaux de la Direction du droit international public. Comme aucune disposition n'est modifiée, il n'y a pas lieu d'édicter un arrêté: une déclaration publiée suffit. Les autres Etats contractants seront informés par l'OCTI.

Les Chemins de fer fédéraux ont collaboré avec l'Office des transports.

Kreditbegehren Nachtragskredit I. Teil 1978

IV

584

3. April 1978

Fondé sur ce qui précède, le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie a l'honneur de vous

An den Bundesrat

proposer

d'adopter le texte de la déclaration ci-jointe,

d'en ordonner la publication dans la Feuille fédérale et dans le Recueil des transports

et d'en ordonner la communication à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Begündung

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE

Ritschard

Annexe:

un projet, avec appendice

Va pour co-rapport à:

- DPF
- SNB

Extrait du procès-verbal:

- DPF (3), pour communication à l'OCTI
- DFTCE (5), pour publication au RT
- SNB (3)
- BK, pour publication à la FF

REG. VERKEHRS- UND ENTSCHÄDIGUNGSDEPARTEMENT

Ritschard

11 (GS 1) zum Vollzug
 7 zur
 2
 9

Das beiliegende Projekt wird antragsgemäss bewilligt.
 Der Präsident des Bundesrates
[Signature]