



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Groupe de travail «Modification de la
procédure de révision de la COTIF »
Arbeitsgruppe „Änderung
Revisionsverfahren COTIF“
Working group to amend the
procedure for revising COTIF**

LAW-17020-WGREVCOTIF 3-02

03.04.2017

Original : FR

**GROUPE DE TRAVAIL «MODIFICATION DE LA PROCÉDURE DE
RÉVISION DE LA COTIF »**

Faisabilité d'une modification de la procédure de révision de la COTIF

Document du Secrétariat de l'OTIF

Deux systèmes de révision s'appliquent aux modifications de la COTIF et de ses appendices :

- un système de révision « classique » en droit international public pour la modification des dispositions fondamentales qui relèvent de la compétence de l'Assemblée générale : elles nécessitent une approbation par les États membres, qui dans la plupart des cas prend la forme d'une ratification,
- un système de révision pour la modification des dispositions plus techniques, qui relèvent de la compétence de la Commission de révision, et qui dans les États rentrent plutôt dans le domaine du pouvoir réglementaire.

Les procédures nationales prennent donc plus ou moins de temps ; l'expérience montre que ce délai est de l'ordre de 6 ans.

Or, une entrée en vigueur, dans des délais raisonnables et correspondant aux besoins du secteur, des modifications adoptées par la 12^e Assemblée générale permettrait d'aligner dans les meilleurs délais les dispositions de la COTIF et de ses appendices sur les modifications déjà adoptées par la 25^e session de la Commission qui sont déjà en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2015.

C'est la raison pour laquelle le programme de travail 2016 – 2017, adopté par le Comité administratif lors de sa 124^e session (Berne, 29/30 janvier 2016), prévoit que : « Dans l'optique de permettre une mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices, le service juridique entreprendra une étude sur la faisabilité d'une adaptation de l'article 34 de la COTIF qui permette l'application des modifications votées par l'Assemblée générale dans un délai fixe. ».

La présente note reflète cette analyse et s'articule en trois parties :

- Une analyse de la procédure de révision de la COTIF relevant de la compétence de l'Assemblée générale et des simplifications déjà réalisées au cours des deux dernières révisions (1).
- Une première analyse des procédures nationales d'approbation (2).
- Des premiers axes de réflexion sur une adaptation de la procédure de révision (3).

Elle a, dans un premier temps, été soumise au Comité administratif qui en a pris note lors de sa 126^e session (Berne, 6 et 7 décembre 2016), tout comme il a pris note de la convocation par le Secrétaire général d'un groupe de travail début 2017.

Le sujet est d'une grande complexité et requiert par conséquent une expertise de haut niveau en droit international. C'est la raison pour laquelle, le Secrétariat de l'OTIF a décidé, avec l'accord du Comité administratif, de s'appuyer sur un expert reconnu du droit des organisations internationales.

Après un appel d'offres, le mandat de rédiger un avis juridique sur la procédure de révision de la COTIF et les solutions possibles pour la modifier a été confié à Madame Catherine Brölmann, professeure agrégée en droit international auprès du Département de droit public international et européen de l'Université d'Amsterdam.

Cet avis juridique est soumis au groupe de travail du Secrétaire général convoqué pour examiner la faisabilité d'une modification de la procédure de révision de la COTIF relevant de la compétence de l'Assemblée générale.

Pour autant, la présente note n'a pas perdu de son actualité, non seulement parce que l'avis juridique s'y réfère à plusieurs reprises, mais aussi parce qu'elle contient quelques informations supplémentaires.

1. PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA COTIF

Les efforts pour simplifier le système de révision datent de la 3^e Conférence de révision (1923/1924). C'était lors de cette conférence de révision que l'annexe 1 à la Convention, à savoir le RID, fut soumis à une procédure simplifiée de révision.

a) Sous le régime de la COTIF 1980

La procédure relative aux modifications relevant de la compétence de l'Assemblée générale se basait sur l'article 20 de la COTIF 1980.

Elle était nettement plus formelle, puisque :

- Les modifications décidées par l'Assemblée générale devaient être consignées dans un Protocole. Deux Protocoles furent adoptés sous ce régime : le Protocole du 20 décembre 1990 et le Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius).
- Le Protocole devait être signé par les représentants des États membres. Il prévoyait par ailleurs des dispositions finales relatives à sa « Signature, ratification, acceptation, approbation », son « Entrée en vigueur », l'« Adhésion » au Protocole et son « rapport avec la COTIF en vigueur ».
- Le Protocole était ensuite soumis à ratification, acceptation ou approbation par les États membres.
- Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation devaient être déposés auprès du Gouvernement dépositaire, à savoir le Gouvernement suisse pour ce qui est du Protocole de 1990, puis du dépositaire provisoire (OTIF) pour ce qui est du Protocole de 1999 (article 2 du Protocole de 1999).
- Les modifications entraient en vigueur automatiquement à l'expiration d'un délai déterminé après leur ratification, acceptation ou approbation par plus des deux tiers des États membres.

Malgré la simplification réalisée avec la mise en vigueur de la COTIF 1980, l'expérience a montré que qu'il fallait de plus en plus de temps pour que les modifications adoptées par l'Assemblée générale puissent entrer en vigueur, à savoir cinq années pour l'entrée en vigueur de la COTIF du 8 mai 1980¹ et six années pour l'entrée en vigueur du Protocole du 20 décembre 1990². Le temps nécessaire pour l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999³ n'a fait que confirmer cette expérience puisque les modifications ne sont entrées en vigueur que sept années après leur adoption.

b) Sous le régime de la COTIF 1999

La procédure applicable sous le régime de la COTIF 1999 a été simplifiée par rapport à celle prévue dans la COTIF 1980 en ce sens que :

- Les modifications décidées par l'Assemblée générale ne doivent plus être consignées dans un protocole, signé par les États membres, et soumis obligatoirement à ratification, acceptation ou approbation.
- Les modifications décidées par l'Assemblée générale restent néanmoins soumises à une **approbation par les États membres**, les **modalités** d'approbation étant **déterminées par le droit constitutionnel** de chaque État membre.

1 Entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985

2 Entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1996

3 Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006

- L'approbation des modifications par les États membres tout comme les déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications doivent être **notifiées au Secrétaire général** ; l'**approbation** des modifications par un État membre ou la **déclaration** aux termes de laquelle il ne les approuve pas doivent donc être **explicites**.
- Les modifications des appendices (approbation par la moitié des États membres) peuvent entrer en vigueur plus rapidement que les modifications de la Convention proprement dite (approbation par les deux-tiers des États membres).
- Les modifications **entrent en vigueur** douze mois après leur approbation **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. Les États membres ne doivent donc pas accepter une modification qu'ils ne souhaitent pas, mais ils doivent explicitement le faire savoir avant l'entrée en vigueur de cette modification.
- L'application de ou des appendices concernés est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions pour le trafic avec et entre les États membres qui ont déclaré dans les délais impartis qu'ils n'approuvaient pas les modifications. Ce système permet de garantir l'uniformité du droit de transport international en évitant l'application simultanée de plusieurs versions des règles uniformes entre différents États membres.

c) Révision de 1999 : les contraintes constitutionnelles

La révision de 1999 suggérait la simplification suivante :

- de ne plus soumettre obligatoirement les décisions de l'Assemblée générale à une procédure de ratification, d'acceptation ou d'approbation,
- d'enserrer l'entrée en vigueur dans un délai fixe d'un an.

Les arguments évoqués alors contre cette simplification peuvent être résumés comme suit :

- Les modifications importantes ou celles ayant trait aux dispositions de droit civil et notamment les principes en matière de responsabilité, sont des matières qui dans certains États membres doivent être réglées par une adoption par le parlement, comme par exemple les dispositions relatives au champ d'application, au fondement de la responsabilité ou à la charge de la preuve. Or, il est impossible dans un délai d'un an d'adopter une loi qui transpose ces dispositions en droit national.
- Un délai trop court pourrait contraindre un État membre soit à accepter une modification qu'il ne souhaite pas, soit à se prononcer contre une modification en raison d'impératifs dictés par le droit constitutionnel, soit à se retirer de l'OTIF.
- Les modifications apportées à une convention qui a fait l'objet d'une ratification nécessitent une nouvelle ratification.
- L'approbation des modifications par un État membre devait toujours être explicite et son silence ne devait par pouvoir être interprété comme un accord.

2. PREMIÈRE ANALYSE DES PROCÉDURES NATIONALES D'APPROBATION

Pour accompagner efficacement l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 12^e Assemblée générale dans l'ensemble des États membres de l'OTIF, le Secrétariat de l'OTIF a procédé à un premier sondage sur les procédures nationales d'approbation dans un nombre certes limité d'États, mais représentant des cultures et traditions juridiques différentes, afin de se faire une idée plus précise de ces procédures nationales. Il s'agit de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, du Royaume-Uni et

de la Suisse. Il dispose également d'informations communiquées directement par un État membre, à savoir les Pays-Bas.

Dans son sondage, le Secrétariat a prié les États interrogés de bien vouloir lui préciser si, en application de leur droit constitutionnel, les modifications décidées par la 12^e Assemblée générale relevaient du domaine législatif, et nécessitaient l'adoption d'une loi par le parlement, ou si ces modifications relevaient du domaine réglementaire, et nécessitaient une approbation par le gouvernement.

À cette fin, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un tableau reprenant une à une toutes les modifications adoptées par la 12^e Assemblée générale afin de permettre aux États concernés de préciser, d'une part, la procédure nationale d'approbation nécessaire pour chaque modification en fonction de la nature de celle-ci, d'autre part, les ministères impliqués, et enfin, la durée prévisible de la procédure.

Les réponses données au sondage peuvent se résumer comme suit :

- Chaque État membre applique la même procédure nationale d'approbation pour chaque modification décidée par la 12^e Assemblée générale. En d'autres termes, la procédure nationale d'approbation ne varie pas en fonction de la nature des modifications approuvées par la 12^e Assemblée générale.

Ainsi, et pour ne citer qu'un exemple, la modification d'ordre rédactionnel consistant à remplacer « Communautés européennes » par « Union européenne » à l'article 3, § 2, de la COTIF est soumise à la même procédure nationale d'approbation que la modification de la disposition des CUV (article 9) relative à la responsabilité pour les agents et autres personnes, qui consiste à tenir compte de la mise en œuvre de la fonction des entités chargées de l'entretien dans le droit de l'OTIF.

- Seuls deux États membres se sont prononcés sur la durée prévisible de la procédure. Les Pays-Bas estiment que la procédure peut prendre 9 à 12 mois et la France estime que la procédure prendra 2 mois à partir de la saisine officielle du ministère des affaires étrangères par le Ministère chargé des transports et la publication officielle du décret au Journal officiel.
- Les modifications relèvent du domaine législatif (loi de ratification) en Allemagne et aux Pays-Bas, alors qu'elles relèvent du domaine réglementaire pour la Suisse, l'Espagne, le Royaume-Unis et la France.
- Le nombre des ministères impliqués est également très variable d'un État à l'autre, puisqu'il peut passer de l'implication de tous les ministères à l'implication d'un ministère seulement.

Tableau 1 : Résultat du sondage au 17/10/2016

État	Procédure nationale d'approbation	Ministères impliqués
Allemagne	Loi de ratification	Tous
Espagne	Article 36, § 2, lettre b), de la loi 25/2014 du 27 novembre sur les traités et autres accords internationaux. Conseil des ministres	Ministère du développement. Ministère des affaires étrangères et de la coopération
France	Décret du ministre des affaires étrangères	Ministère des affaires étrangères Ministère chargé des

État	Procédure nationale d'approbation	Ministères impliqués
		transports
Pays-Bas	Décision de l'ensemble du Conseil des ministres (décision du Conseil des ministres et du Conseil d'État). Approbation par le Parlement. Après l'approbation par le Parlement et en vertu d'une loi néerlandaise sur les référendums, le public a la possibilité (pendant 4 à 6 semaines) de demander un référendum sur les modifications à la COTIF.	Ministère de l'infrastructure et de l'environnement et ministère des affaires étrangères]
Royaume-Uni	Approbation par le ministère des transports, avec signature ministérielle	Ministère des transports
Suisse	Approuvé par le Conseil fédéral le 15 septembre 2015. Pas d'autre procédure d'approbation prévue	Département fédéral des affaires étrangères

Rares sont les États membres ayant, à plus d'un an après leur adoption par la 12^e Assemblée générale, notifié l'approbation des modifications au Secrétaire général. Il est donc à craindre que l'entrée en vigueur de ces modifications prenne plusieurs années et que la simplification des procédures de révision décidée en 1999 ne raccourcisse pas vraiment le délai de leur entrée en vigueur.

3. PREMIERS AXES DE RÉFLEXION SUR UNE ADAPTATION DE LA PROCÉDURE DE RÉVISION

Une fois de plus, le Secrétariat de l'OTIF est convaincu qu'un pas supplémentaire devrait être fait dans le sens d'une simplification de la procédure de révision, et ce fondamentalement pour deux raisons.

Il semble en effet raisonnable de pouvoir aligner dans de meilleurs délais les modifications des dispositions de la COTIF et de ses appendices relevant de la compétence de l'Assemblée générale sur celles relevant de la compétence de la Commission de révision.

Le dernier cycle de révision montre en effet que la même modification dans les RU APTU et ATMF, à savoir la suppression des références aux « autres matériels ferroviaires », est entrée en vigueur un an après la 25^e session de la Commission de révision pour les dispositions relevant de la compétence de cette dernière, alors que la date de son entrée en vigueur, pour les dispositions relevant de la compétence de l'Assemblée générale est à ce jour incertaine.

Mais surtout et avant tout, il est de plus en plus essentiel de pouvoir rapidement adapter les dispositions pertinentes de la COTIF et de ses appendices à un environnement juridique qui évolue en permanence et de plus en plus rapidement.

Il est souvent reproché au secteur son manque d'adaptation et de réactivité. Il serait préjudiciable que l'entrée en vigueur de modifications nécessaires, souvent négociées pendant plusieurs années, discutées ensuite en Commission de révision, puis approuvées un an plus tard au plus haut niveau en Assemblée générale, doivent encore attendre entre 4 et 6 ans pour être applicables.

a) Un environnement juridique en constante évolution

Pendant la durée de son application (1985 à 2006), soit une vingtaine d'années, la COTIF 1980 a été modifiée à quatre reprises seulement : d'une part, par des décisions prises par la Commission de révision en 1989 et en 1990, et d'autre part, sur décision de l'Assemblée générale, par le Protocole de 1990 et par le Protocole de Vilnius en 1999.

Depuis son entrée en vigueur en 2006, la COTIF 1999 a déjà été modifiée à trois reprises, d'une part, par la Commission de révision en 2009 et en 2014 et par l'Assemblée générale en 2015. Un prochain cycle de révision est prévu en 2017 (Commission de révision) et en 2018 (Assemblée générale). Le rythme des cycles de révision est donc non seulement croissant, mais aussi plus régulier et plus rapproché que par le passé.

De même, l'environnement juridique en constante évolution, à un rythme accéléré, ce qui demande non seulement de la part du Secrétariat mais aussi de celle des États membres de l'OTIF une plus grande réactivité.

En effet, depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, l'Union européenne a adopté le règlement n° 1371/2007, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui reprend en annexe un large extrait des RU CIV. Ce règlement est entré en vigueur vingt-quatre mois seulement après sa publication, soit le 4 décembre 2009. Sa révision est à l'étude actuellement. Celle-ci pourrait, le cas échéant, avoir des implications sur les dispositions actuellement en vigueur des RU CIV et demander une révision de celles-ci. Si un tel alignement devait s'avérer nécessaire, il serait hautement souhaitable qu'il puisse se faire simultanément, pour éviter que deux versions différentes des RU CIV s'appliquent dans les États membres de l'OTIF, pendant un laps de temps qu'il est à l'heure actuelle impossible à estimer.

Le SMGS est révisé tous les ans. La version entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2015, qui s'est également inspirée des dispositions en vigueur des RU CIM, montre un net rapprochement entre les dispositions du SMGS et des RU CIM. De l'avis du Secrétariat, les différences entre ces deux régimes juridiques vont de plus en plus s'estomper, et il ne peut plus être exclu, qu'à l'avenir, des dispositions révisées du SMGS motivent une révision des RU CIM.

Pour l'entrée en vigueur de futures modifications, le projet de nouvelle convention de l'OSJD prévoit par ailleurs en son article 69, § 3, que :

« 3. Toute modification ou ajout à la présente Convention est adopté lors d'une session et entre en vigueur après expiration d'un délai de trois mois si aucun autre délai n'a été spécifié dans une décision de la session. Les modifications et ajouts adoptés pour la présente Convention n'ont pas besoin d'être ratifiés. [...] »

L'expérience montrera si le délai de trois mois est réaliste ou s'il sera systématiquement prolongé.

Or, il paraît pour le moins surprenant que des modifications de deux régimes juridiques de même nature puissent être soumises à des procédures et des délais d'entrée en vigueur aussi différents que ceux de la COTIF et de la future Convention de l'OSJD, alors que ces deux régimes juridiques se rapprochent de plus en plus d'une harmonisation bénéfique au secteur ferroviaire dans sa globalité.

L'article 25 de la Convention de Vienne sur le droit des traités prévoit l'application des traités à titre provisoire :

« 1. Un traité ou une partie d'un traité s'applique à titre provisoire en attendant son entrée en vigueur :

a) si le traité lui-même en dispose ainsi ; ou

b) si les États ayant participé à la négociation en étaient ainsi convenus d'une autre manière.

2. À moins que le traité n'en dispose autrement ou que les États ayant participé à la négociation n'en soient convenus autrement, l'application à titre provisoire d'un traité ou d'une partie d'un traité à l'égard d'un État prend fin si cet État notifie aux autres États entre lesquels le traité est appliqué provisoirement son intention de ne pas devenir partie au traité. »

Les États ont recours à l'application à titre provisoire d'un traité ou d'une partie d'un traité pour accélérer l'application de ses dispositions. Le traité peut ainsi être appliqué sans attendre la conclusion et les effets des formalités d'entrée en vigueur.

L'application à titre provisoire est utilisée tant pour les traités originaux que pour leurs modifications. Par exemple, l'article 30 de la Constitution de l'Union postale universelle (UPU) prévoit que :

« 1. Pour être adoptées, les propositions soumises au Congrès et relatives à la présente Constitution doivent être approuvées par les deux tiers au moins des Pays membres de l'Union ayant le droit de vote.

2. Les modifications adoptées par un Congrès font l'objet d'un protocole additionnel et, sauf décision contraire de ce Congrès, entrent en vigueur en même temps que les Actes renouvelés au cours du même Congrès. Elles sont ratifiées aussitôt que possible par les Pays membres et les instruments de cette ratification sont traités conformément à la règle requise à l'article 26. »

En conséquence, les modifications de la Constitution de l'UPU entrent en vigueur à des dates spécifiques et prédéterminées. Les États membres de l'UPU sont liés par ces modifications même s'ils ne les ont pas encore ratifiées au niveau national.

Pour sa part, le Secrétariat de l'OTIF, et plus particulièrement sa section technique, s'est lancé dans l'élaboration d'un nouvel appendice pour développer l'interopérabilité au-delà de l'UE. L'idée est d'établir un ensemble de prescriptions élémentaires fixant les objectifs, principes, exigences et responsabilités qui s'appliqueraient à tout système ferroviaire, quel que soit l'écartement de la voie. Ces règles génériques pourraient ensuite être complétées par des dispositions spécifiques pour chaque gabarit particulier.

Une application rapide de ce nouvel appendice et des modifications qu'il impliquera dans la Convention de base, permettra d'apporter tout aussi rapidement aux États membres les dispositions harmonisées qui leur sont nécessaires pour organiser le trafic international de la manière qu'ils préfèrent.

Toutes ces raisons plaident en faveur de délais plus courts pour l'entrée en vigueur des modifications décidées par l'Assemblée générale, ou même de leur application provisoire.

b) Une adaptation tenant compte des réalités de cet environnement juridique

Différentes solutions sont envisageables pour une adaptation de la procédure de révision des appendices de la COTIF.

Dans la note soumise au Comité administratif fin 2016, le Secrétariat de l'OTIF avait envisagé les solutions suivantes.

1. Une première solution pour accélérer l'entrée en vigueur des modifications pourrait consister à examiner la possibilité de recourir à l'application à titre provisoire des modifications en attendant leur entrée en vigueur, et donc prévoir une modification de l'article 34, § 3.

En pareil cas, les modifications aux appendices à la COTIF s'appliqueraient à titre provisoire à compter d'une date prédéterminée, en attendant leur approbation formelle. L'application à titre

provisoire des modifications accélérerait leur application et pourrait inciter les États membres à les approuver en temps voulu.

2. Une deuxième solution pourrait consister à examiner si un plus grand nombre de dispositions des appendices pourrait bénéficier du système de révision simplifiée (article 35, de la COTIF), et donc prévoir une modification de l'article 33, de la COTIF.

En outre, et à l'instar du RID, la compétence de modifier les RU APTU et ATMF pourrait également être transférée de la Commission de révision à la Commission d'experts techniques, ce qui demanderait une modification non seulement de l'article 33, mais aussi de l'article 35, de la COTIF.

Cette solution aurait pour avantage que les modifications de ces dispositions entreraient en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres.

3. Une troisième solution pourrait consister à modifier l'article 34, § 3, de la COTIF et à prévoir un délai fixe de deux ans, par exemple, pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices relevant de la compétence de l'Assemblée générale.

Les États membres n'auraient donc plus à approuver les modifications et à les notifier au Secrétaire général. En revanche, si un État décidait de ne pas les approuver, il devra le notifier au Secrétaire général. La conséquence de cette déclaration, actuellement prévue à l'article 34, § 7, de la COTIF, serait maintenue.

Cette solution aurait pour avantage de fixer avec certitude la date d'entrée en vigueur des modifications des appendices décidées par l'Assemblée générale, tout en laissant suffisamment de temps aux États membres pour accomplir leurs procédures nationales d'approbation avant l'expiration de ce délai.

Elle pourrait au demeurant être également suivie pour les modifications de la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 4, de la COTIF qui continueront à relever de la compétence de la Commission de révision.

La solution 2 dépossède l'Assemblée générale d'une partie de ses compétences. Vu du Secrétariat, une étude de la première ou de la troisième solution pourrait permettre de déboucher sur une solution équilibrée, sans remise en cause des prérogatives des États membres.

Un premier échange a eu lieu au sein du Comité administratif en décembre 2016.

La note du Secrétariat de l'OTIF n'a pour objet ni d'écarter ni de préférer l'une ou l'autre solution, mais bien plutôt de présenter des premiers axes de réflexion sur une adaptation de la procédure de révision.

L'avis juridique contient des recommandations supplémentaires et des propositions concrètes de textes allant dans le sens d'une simplification plus poussée de la procédure de révision.

Le Secrétariat de l'OTIF propose qu'il y ait d'abord un débat de fond sur ces recommandations et ces propositions au sein du groupe de travail institué par le Secrétaire général en vue de préparer une proposition à la Commission de révision qui devrait se réunir au début de l'année 2018.

Annexe :

Dispositions de la COTIF et de ses appendices relevant de la compétence de l'Assemblée générale

ANNEXE
Dispositions de la COTIF et de ses appendices
relevant de la compétence de l'Assemblée générale

Tous les articles à l'exception de l'article 9 (Unité de compte) et de l'article 27, §§ 2 à 5 (Vérification des comptes)

CIV

Titre 1^{er}	Généralités
Article 1 ^{er}	Champ d'application
Article 2	Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs
Article 5	Droit contraignant
Titre II	Conclusion et exécution du contrat de transport
Article 6	Contrat de transport
Titre III	Bagages
Article 16	Expédition des bagages
Titre IV	Responsabilité du transporteur
Chapitre I	Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs
Article 26	Fondement de la responsabilité
Article 27	Dommmages-intérêts en cas de mort
Article 28	Dommmages-intérêts en cas de blessures
Article 29	Réparation d'autres préjudices corporels
Article 30	Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures
Article 31	Autres moyens de transport
Chapitre II	Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire
Article 32	Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée
Chapitre III	Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules
Section 1	Colis à main et animaux
Article 33	Responsabilité
Article 34	Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets
Article 35	Exonération de responsabilité

Section 2 Bagages

- Article 36 Fondement de la responsabilité
- Article 37 Charge de la preuve
- Article 38 Transporteurs subséquents
- Article 39 Transporteur substitué
- Article 41 Indemnité en cas de perte
- Article 42 Indemnité en cas d'avarie
- Article 43 Indemnité en cas de retard à la livraison

Section 3 Véhicules

- Article 44 Indemnité en cas de retard
- Article 45 Indemnité en cas de perte
- Article 46 Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets
- Article 47 Droit applicable

Chapitre IV Dispositions communes

- Article 48 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
- Article 49 Conversion et intérêts
- Article 50 Responsabilité en cas d'accident nucléaire
- Article 51 Personnes dont répond le transporteur
- Article 52 Autres actions

Titre V Responsabilité du voyageur

- Article 53 Principes particuliers de responsabilité

Titre VI Exercice des droits

- Article 56 Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 57 For
- Article 58 Extinction de l'action en cas de mort et de blessures
- Article 59 Extinction de l'action née du transport des bagages
- Article 60 Prescription

CIM**Titre 1^{er} Généralités**

Article 1^{er} Champ d'application

Article 5 Droit contraignant

Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6 Contrat de transport (§§ 1 et 2)

§ 1 : le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 : le contrat doit être constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte toutefois ni l'existence ni la validité du contrat.

Article 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Article 12 Force probante de la lettre de voiture

Article 13 Chargement et déchargement de la marchandise (§ 2)

§ 2 : responsabilité de l'expéditeur de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui.

Article 14 Emballage

Article 15 Accomplissement des formalités administratives (§§ 2 et 3)

§ 2 : responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de la documentation exigée par les douanes ou d'autres autorités administratives pour accomplir les formalités administratives.

§ 3 : responsabilité du transporteur des conséquences en cas de perte ou d'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture.

Article 19 Exercice du droit de disposition (§§ 6 et 7)

§ 6 : responsabilité du transporteur (en cas de faute) des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure.

§ 7 : responsabilité du transporteur qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture.

Titre III Responsabilité

Article 23 Fondement de la responsabilité

Article 24 Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

Article 25 Charge de la preuve

Article 26	Transporteurs subséquents
Article 27	Transporteur substitué
Article 30	Indemnité en cas de perte
Article 31	Responsabilité en cas de déchet de route
Article 32	Indemnité en cas d'avarie
Article 33	Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison
Article 36	Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
Article 37	Conversion et intérêts
Article 38	Responsabilité en trafic fer-mer
Article 39	Responsabilité en cas d'accident nucléaire
Article 40	Personnes dont répond le transporteur
Article 41	Autres actions

Titre IV Exercice des droits

Article 44	Personnes qui peuvent actionner le transporteur
Article 45	Transporteurs qui peuvent être actionnés
Article 46	For
Article 47	Extinction de l'action
Article 48	Prescription

CUV

Article 1 ^{er}	Champ d'application
Article 4	Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule
Article 5	Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
Article 7	Responsabilité des dommages causés par un véhicule
Article 8	Subrogation
Article 9	Responsabilité pour les agents et autres personnes
Article 10	Autres actions
Article 11	For
Article 12	Prescription

CUI**Titre 1^{er} Généralités**

Article 1^{er} Champ d'application

Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

Article 4 Droit contraignant

Titre III Responsabilité

Article 8 Responsabilité du gestionnaire

Article 9 Responsabilité du transporteur

Article 10 Causes concomitantes

Article 11 Dommages-intérêts en cas de mort

Article 12 Dommages-intérêts en cas de blessures

Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels

Article 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Article 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires

Article 19 Autres actions

Titre IV Actions des auxiliaires

Article 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

Titre V Exercice des droits

Article 23 Recours

Article 24 For

Article 25 Prescription

APTU

Article 1 ^{er}	Champ d'application
Article 3	But
Article 9	Déclarations
Article 10	Abrogation de l'Unité Technique
Article 11	Primauté des PTU

ATMF

Article 1 ^{er}	Champ d'application
Article 3	Admission au trafic international
Article 9	Prescriptions d'exploitation