



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

Bulletin  
of International  
Carriage  
by Rail

---

**2008**

Sommaire – volume 116  
Inhaltsverzeichnis – Band 116  
Summary – volume 116

Imprimerie / Druckerei / Printing Jordi AG, Belp

## Sommaire

### Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

#### Adhésion à la COTIF

Estonie, p. 29

#### Ratification du Protocole 1999

Grèce, p. 15

#### Mise au concours du poste de Secrétaire général pour la période du 1.1.2010 - 31.12.2012, p. 29

#### Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation  
intérieure CIV, p. 1

Liste des lignes ferroviaires CIV, p. 39

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 39

### Travaux des organes généraux de l'OTIF

#### Comité administratif

109<sup>ème</sup> session – Berne, 21/22.5.2008 – p. 15

110<sup>ème</sup> session – Berne, 12/13.11.2008 – p. 40

### Questions juridiques concernant la COTIF

Présomption de dommage en cas de réexpédition,  
p. 1

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de  
transport CIM/SMGS », p. 40

Publications et liens intéressants, p. 5, 16, 30, 41

### Transport des marchandises dangereuses

#### Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 25-28.3.2008, p. 6

Genève, 15-18.9.2008, p. 32

#### Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

45<sup>ème</sup> session – Berne, 16.5.2008 – p. 21

46<sup>ème</sup> session – Hambourg, 21–23.10.2008 – p. 42

#### Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

9<sup>ème</sup> réunion – Berne, 14/15.5.2008 – p. 18

#### Groupe de travail « Echange d'expériences pour les experts reconnus » de la Commission d'experts du RID

3<sup>ème</sup> réunion – Berne, 13.5.2008 – p. 18

#### Sous-comité d'experts du transport des marchan- dises dangereuses (CEE/ONU)

33<sup>ème</sup> session – Genève, 30.6.-9.7.2008 – p. 31

34<sup>ème</sup> session – Genève, 1-9.12.2008 – p. 43

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/CEE-ONU)

84<sup>ème</sup> session – Genève, 5-8.5.2008 – p. 16

### Thèmes du domaine technique/admission

Préparation de la 3<sup>ème</sup> session de la Commission  
d'experts techniques, p. 45

Atelier de travail de l'OTIF à Belgrade pour Etats  
membres de l'OTIF non membres de la CE

Belgrade, 26/27.11.2008, p. 47

### Autres questions juridiques

#### Protocole ferroviaire

##### Commission préparatoire

2<sup>ème</sup> session – Rome, 8-10.4.2008 – p. 21

Autres informations concernant le « Protocole de  
Luxembourg », p. 33

### Coopération avec les organisations et associations internationales

#### Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 19-21.2.2008 –  
p. 8

Groupe de travail des transports par chemin de fer – Genève, 18-  
20.11.2008 – p. 48

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les  
transports(WP.30) – Genève, 7-10.10.2008 – p. 49

#### Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

1<sup>ère</sup> session du Comité des transports – Bangkok, 29-31.10.2008 –  
p. 49

#### Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

Groupe de travail III (Droit de transport) – 21<sup>ème</sup> session – Vienne,  
14-25.1.2008 – p. 9

41<sup>ème</sup> session – New York, 16.6-3.7.2008 – p. 34

**Forum international des transports**1<sup>ère</sup> session – Leipzig, 28/29.5.2008 – p. 22**Conférence des Ministres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)**XXXVI<sup>ème</sup> session – Kiev, 10-13.6.2008 – p. 34**Union internationale des chemins de fer (UIC)**

Groupe juridique – Paris, 19.2.2008 – p. 10

**Autres activités****Académie internationale d'été 2008**17<sup>ème</sup> manifestation « Commerce mondial et logistique des transports » – Sopron (Hongrie), 19/20.6.2008 – p. 35**Hon. Prof. Dr Kurt Spera – 80<sup>ème</sup> anniversaire –**  
p. 36**5<sup>ème</sup> Sommet des chemins de fer d'Europe et d'Asie (EARS)**

Berlin, 23-26.9.2008, p. 50

**3<sup>ème</sup> « Romanian Railway Summit »**

Bucarest, 7/8.10.2008, p. 50

**Adhésion de la Fédération de Russie à l'OTIF**

Entretiens finaux avec la délégation russe – Berne, 14.10.2008 – p. 51

**Préparation de l'adhésion de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie à la COTIF**

Séminaire sur le thème de la qualité de membre de l'OTIF et les régimes de droit de la COTIF – Baku, 16/17.12.2008 – p. 52

Entretiens du Secrétaire général avec des représentants de l'Azerbaïdjan – Baku, 18.12.2008 – p. 53

**Coup d'oeil****Écartement des rails, p. 23****Jurisprudence****a) Classée d'après les articles de la COTIF et de ses Appendices, d'autres Conventions et du droit national****CIM 1980***Article 54*

Une action en dommages et intérêts peut être intentée contre le transporteur ferroviaire en l'absence d'une lettre de voiture pour autant que le lien contractuel entre l'ayant-droit et le transporteur soit établi, p. 10.

**CIV 1980***Article 26, § 2, lettre b)*

Les éléments de fait relevés - lieu de la chute de la victime sur la voie ferrée coïncidant avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisant l'hypothèse d'un accident - constituent des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire, dont il peut être déduit que la chute du voyageur résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs, p. 24.

**CMR***Articles 8, 17, par. 1 et 5*

1. Lorsque le destinataire, lors de la livraison de marchandises, émet des réserves sur la lettre de voiture et que les experts sont d'avis que les dommages se sont produits pendant le transport, le transporteur CMR est, conformément à l'article 17, par. 1 CMR, responsable des dommages. Le transporteur CMR peut invoquer un motif d'exonération, même lorsqu'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge.
2. L'obligation du transporteur routier de vérifier l'état apparent de la marchandise lors de la prise en charge, conformément à l'article 8 CMR, ne s'étend pas à une vérification du chargement (et de l'arrimage) correct de la marchandise.
3. Etant donné que la Convention CMR n'indique pas qui répond du chargement et du déchargement et que le chauffeur a arrimé les marchandises au moyen de sangles après leur chargement par l'expéditeur, la responsabilité, en application de l'article 17, par. 5 CMR, est partagée entre le transporteur et l'expéditeur, vu qu'il est apparu que les causes du dommage doivent être recherchées tant dans la manière de charger que dans celle d'arrimer, p. 36.

**Droit national***Code civil français, Article 1147*

Le voyageur qui tentait de monter dans le train qui était alors en marche a commis une faute; toutefois, cette faute n'était pas la cause exclusive de l'accident lors duquel il n'existait aucun système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, permettant de visualiser et de surveiller l'ensemble du quai et du train, ni avertissement sonore préalable de départ; la présence sur le quai d'un nombre suffisant d'agents ou de système de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train aurait permis d'éviter l'accident. Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement, p. 25.

*Code civil français, Article 1732*

Une entreprise de transport ferroviaire qui a loué des wagons et conteneurs est responsable des dommages et pertes intervenus pendant la durée du contrat de location à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute. L'entreprise de transport ferroviaire ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité en vertu du contrat d'utilisation des wagons (contrat de location) en faisant valoir que le déraillement et les dommages occasionnés aux wagons et conteneurs se sont produits alors que l'utilisateur de l'embranchement particulier a utilisé ces wagons et conteneurs; ils n'étaient pas, par conséquent, sous la garde de l'entre-

prise de transport ferroviaire. Etant donné que l'utilisateur de l'embranchement particulier ne peut pas être considéré comme un tiers, la preuve n'est pas apportée que le dommage ne résulte pas de la faute de l'entreprise de transport ferroviaire, p. 54.

#### b) Classée d'après la matière

##### *Contrat de transport*

###### – *Conclusion*

Une action en dommages et intérêts peut être intentée contre le transporteur ferroviaire en l'absence d'une lettre de voiture pour autant que le lien contractuel entre l'ayant-droit et le transporteur soit établi, p. 10.

##### *Contrat d'utilisation de wagons*

- *Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon*
  - *Présomption de faute – Preuve (Administration de la -)*

Une entreprise de transport ferroviaire qui a loué des wagons et conteneurs est responsable des dommages et pertes intervenus pendant la durée du contrat de location à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute. L'entreprise de transport ferroviaire ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité en faisant valoir que le déraillement et les dommages occasionnés aux wagons et conteneurs se sont produits alors que l'utilisateur de l'embranchement particulier a utilisé ces wagons et conteneurs ; ils n'étaient pas, par conséquent, sous la garde de l'entreprise de transport ferroviaire. Etant donné que l'utilisateur de l'embranchement particulier ne peut pas être considéré comme un tiers, la preuve n'est pas apportée que le dommage ne résulte pas de la faute de l'entreprise de transport ferroviaire, p. 54.

##### *Demandeur (qualité de -)*

###### – *de l'usager*

Une action en dommages et intérêts peut être intentée contre le transporteur ferroviaire en l'absence d'une lettre de voiture pour autant que le lien contractuel entre l'ayant-droit et le transporteur soit établi, p. 10.

##### *Exonération de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs*

###### – *Comportement du voyageur, faute du voyageur*

Les éléments de fait relevés - lieu de la chute de la victime sur la voie ferrée coïncidant avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisant l'hypothèse d'un accident - constituent des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire, dont il peut être déduit que la chute du voyageur résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs, p. 24.

Le voyageur qui tentait de monter dans le train qui était alors en marche a commis une faute ; toutefois, cette faute n'était pas la cause exclusive de l'accident lors duquel il n'existait aucun système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, permettant de visualiser et de surveiller l'ensemble du quai et du train, ni avertissement sonore préalable de départ ; la présence sur le quai d'un nombre suffisant d'agents ou de système de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train aurait permis d'éviter l'accident. Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement, p. 25.

##### *Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs*

Les éléments de fait relevés - lieu de la chute de la victime sur la voie ferrée coïncidant avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisant l'hypothèse d'un accident - constituent des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire, dont il peut être déduit que la chute du voyageur résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs, p. 24.

Le voyageur qui tentait de monter dans le train qui était alors en marche a commis une faute ; toutefois, cette faute n'était pas la cause exclusive de l'accident lors duquel il n'existait aucun système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, permettant de visualiser et de surveiller l'ensemble du quai et du train, ni avertissement sonore préalable de départ ; la présence sur le quai d'un nombre suffisant d'agents ou de système de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train aurait permis d'éviter l'accident. Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement, p. 25.

##### *Responsabilité de l'expéditeur*

###### – *pour chargement défectueux*

1. Lorsque le destinataire, lors de la livraison de marchandises, émet des réserves sur la lettre de voiture et que les experts sont d'avis que les dommages se sont produits pendant le transport, le transporteur CMR est, conformément à l'article 17, par. 1 CMR, responsable des dommages. Le transporteur CMR peut invoquer un motif d'exonération, même lorsqu'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge.
2. L'obligation du transporteur routier de vérifier l'état apparent de la marchandise lors de la prise en charge, conformément à l'article 8 CMR, ne s'étend pas à une vérification du chargement (et de l'arrimage) correct de la marchandise.
3. Etant donné que la Convention CMR n'indique pas qui répond du chargement et du déchargement et que le chauffeur a arrimé les marchandises au moyen de sangles après leur chargement par l'expéditeur, la responsabilité, en application de l'article 17, par. 5 CMR, est partagée entre le transporteur et l'expéditeur, vu qu'il est apparu que les causes du dommage doivent être recherchées tant dans la manière de charger que dans celle d'arrimer, p. 36.

##### *Responsabilité pour dommages de transport (Exonération de -)*

###### – *chargement défectueux*

1. Lorsque le destinataire, lors de la livraison de marchandises, émet des réserves sur la lettre de voiture et que les experts sont d'avis que les dommages se sont produits pendant le transport, le transporteur CMR est, conformément à l'article 17, par. 1 CMR, responsable des dommages. Le transporteur CMR peut invoquer un motif d'exonération, même lorsqu'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge.
2. L'obligation du transporteur routier de vérifier l'état apparent de la marchandise lors de la prise en charge, conformément à l'article 8 CMR, ne s'étend pas à une vérification du chargement (et de l'arrimage) correct de la marchandise.

3. Etant donné que la Convention CMR n'indique pas qui répond du chargement et du déchargement et que le chauffeur a arrimé les marchandises au moyen de sangles après leur chargement par l'expéditeur, la responsabilité, en application de l'article 17, par. 5 CMR, est partagée entre le transporteur et l'expéditeur, vu qu'il est apparu que les causes du dommage doivent être recherchées tant dans la manière de charger que dans celle d'arrimer, p. 36.

#### *Vérification du chargement par le transporteur*

1. Lorsque le destinataire, lors de la livraison de marchandises, émet des réserves sur la lettre de voiture et que les experts sont d'avis que les dommages se sont produits pendant le transport, le transporteur CMR est, conformément à l'article 17, par. 1 CMR, responsable des dommages. Le transporteur CMR peut invoquer un motif d'exonération, même lorsqu'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge.
2. L'obligation du transporteur routier de vérifier l'état apparent de la marchandise lors de la prise en charge, conformément à l'article 8 CMR, ne s'étend pas à une vérification du chargement (et de l'arrimage) correct de la marchandise.
3. Etant donné que la Convention CMR n'indique pas qui répond du chargement et du déchargement et que le chauffeur a arrimé les marchandises au moyen de sangles après leur chargement par l'expéditeur, la responsabilité, en application de l'article 17, par. 5 CMR, est partagée entre le transporteur et l'expéditeur, vu qu'il est apparu que les causes du dommage doivent être recherchées tant dans la manière de charger que dans celle d'arrimer, p. 36.

#### c) **Tableau des sentences classées par Etats et tribunaux**

	Date ou No.	Page
<b>Belgique</b>		
Hof van Cassatie van België	18.05.2007	10
Rechtbank van Koophandel te Antwerpen	15.03.2002	36
<b>France</b>		
Cour de Cassation (arrêt n° 162)	13.03.2008	24
Cour de Cassation (arrêt n° 163)	13.03.2008	25
Tribunal de commerce de Marseille	16.11.2007	54

**Kunz Wolfgang** (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, 22<sup>ème</sup> livraison complémentaire, état 1.3.2008, p. 26  
23<sup>ème</sup> livraison complémentaire, août 2008, p. 57

### Last but not least

**Sortilège de la littérature technique**, p. 13

**L'humour, l'ironie et l'insolite dans les réunions internationales sur le transport des marchandises dangereuses**, p. 27

**Echos du Sous-comité d'experts de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses**, p. 37

## Bibliographie

**Andresen, Bernd/Valder, Hubert**, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, livraison complémentaire 1/08, état janvier 2008, p. 13  
livraison complémentaire 2/08, état mai 2008, et livraison complémentaire 3/2008, état juin 2008, p. 37