



# OTIF



**Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires**

**Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires**



Publication trimestrielle  
de l'OTIF

119<sup>e</sup> Année

Organisation  
intergouvernementale  
pour les transports  
internationaux ferroviaires

Gryphenhübeliweg 30  
CH - 3006 Berne

Tél.: +41 31 359 10 10

Fax: +41 31 359 10 11

Site web: [www.otif.org](http://www.otif.org)

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

**Secrétaire général**  
Stefan Schimming

**Rédactrice en chef**

Katja Bürkholz

Media@otif.org

Mobile: +41 799 44 17 45

### Sommaire

<b>Communiqués officiels</b>	<b>1</b>
<b>Liste des Lignes 1999</b>	<b>1</b>
Lignes maritimes ou de navigation intérieure CIV	1
Chapitre: Maroc	1
<b>Communications officielles COTIF</b>	<b>1</b>
Ratification du protocole 1990/1999	1
Maroc	1
<b>Adhésion à la COTIF</b>	<b>1</b>
Arménie	1
<b>Communiqués non officiels</b>	<b>2</b>
<b>Autres communications</b>	<b>2</b>
Adhésion de l'Union Européenne à la COTIF	2
Entrée en vigueur de l'e-CMR depuis juin 2011	3
<b>Jurisprudence</b>	<b>4</b>
Cour fédérale de justice Karlsruhe -	
Arrêt du 30.09.2010	4
Responsabilité du transporteur en cas de faute qualifiée	4
<b>Bibliographie</b>	<b>3</b>
<b>Indications:</b>	<b>3</b>
Spera, Kurt: réédition 2011 «Commerce et transports»	3
<b>Critique par R. Freise:</b>	<b>5</b>
Dr. Thume/de la Motte/Ehlers :	
Droit des assurances-transport	5
<b>Publications &amp; liens intéressants</b>	<b>6</b>



## Liste des Lignes 1999

### Lignes maritimes ou de navigation intérieure CIV

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

Etant donné que le Maroc a déposé l'instrument de ratification du Protocole 1999, le 28 avril 2011, le chapitre Maroc est inclus dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV conformément à l'article 24, § 1 COTIF 1999 (cf. COTIF 1999, art. 24, § 1.).

La lettre circulaire du Secrétaire général no 12 du 28 avril 2011 peut être consultée sous l'adresse suivante :

[www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/06\\_liste\\_CIV/A\\_60-02\\_502\\_2011\\_28\\_04\\_2011\\_fde.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/06_liste_CIV/A_60-02_502_2011_28_04_2011_fde.pdf)

*Beatrice Moser* ■

## Communications officielles COTIF

### Ratification du protocole 1990/1999

Maroc

Le Maroc a déposé, le 28 avril 2011, les instruments de ratification du Protocole 1990 et du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999). La COTIF, dans la teneur du Protocole 1999 (COTIF 1999), est entrée en vigueur pour le Maroc le jour du dépôt de l'instrument de ratification, c'est-à-dire le 28 avril 2011.

Un aperçu sur l'état des signatures, ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son Annexe, la COTIF 1999, et les adhésions à ce Protocole ou à la COTIF y compris les réserves formulées et les déclarations faites par les États membres, ainsi que les textes des réserves et déclarations, sont publiés sur :

[www.otif.org/fr/publications/conventions/cotif-361999.html](http://www.otif.org/fr/publications/conventions/cotif-361999.html)

*Eva Hammerschmiedová* ■

### Adhésion à la COTIF

Arménie

Le Gouvernement de l'Arménie avait adressé, le 30 décembre 2010, une demande d'adhésion à la COTIF. En sa qualité de Dépositaire, le Secrétaire général en avait informé les Etats membres (v. Bulletin 4/2010, p. 97). Le délai prévu à l'article 37, § 3 de la COTIF pour la formulation d'une opposition par les Etats membres a expiré le 11 avril 2011 sans qu'aucune opposition n'ait été formulée.

Cette demande d'adhésion, qui ne contenait ni réserves, ni déclarations, est par là même admise de plein droit.

L'adhésion prendra effet le 1er juillet 2011 conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF. Ce jour-là, la COTIF et ses Appendices entreront en vigueur pour l'Arménie. L'Arménie deviendra le 47ème Etat membre de l'OTIF.

*Eva Hammerschmiedová* ■



La formulation de la « clause de déconnexion / de transparence » ainsi que la question de savoir dans quelle langues l'accord d'adhésion devait être rédigé constituaient **l'obstacle majeur** à la conclusion de cet accord. En raison des dispositions internes de Bruxelles, l'Union européenne tenait à ce que le texte soit rédigé dans ses 23 langues officielles. L'OTIF n'ayant pas la possibilité de contrôler les textes rédigés dans des langues autres que ses trois langues officielles (français, allemand, anglais), l'Union européenne a trouvé une solution en attestant par écrit l'authenticité des versions linguistiques de la Convention ne correspondant pas aux langues officielles de l'OTIF.

Le Secrétaire général a pu accepter la clause de déconnexion après que l'Union européenne se fut déclarée prête à joindre au texte de l'accord une déclaration unilatérale clarificatrice de droit international par laquelle le texte de l'accord équivaut au texte exigé par le Secrétaire général pendant toute la durée des négociations.



**Stefan Schimming** OTIF    **Tamás Iván Kovács** UE

## Autres communications

### Adhésion de l'Union européenne à la COTIF

Le 23 juin 2011, Stefan Schimming, Secrétaire général de l'OTIF, et Tamás Iván Kovács, secrétaire d'État adjoint au ministère hongrois des Transports et représentant habilité de l'Union européenne, ont signé l'accord d'adhésion de l'Union européenne à la COTIF. Une cérémonie solennelle au siège de l'Organisation a ainsi officiellement clos un processus commencé le 9 septembre 2009 et achevé le 25 février 2011, après plusieurs interruptions, parfois longues de quelques mois. Les négociations menées de manière très controversée ont abouti, comme l'on doit s'y attendre dans de tels cas, à un résultat qui n'est certes pas entièrement satisfaisant pour l'OTIF mais reste globalement acceptable et qui ne crée pas de précédent négatif, en particulier en droit international, pour de futures adhésions de ce genre. Le Secrétaire général et les autres membres du Secrétariat de l'OTIF impliqués dans les négociations sont parvenus à imposer les intérêts de l'OTIF et à respecter en particulier les directives de négociations données par les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Assemblées générales. Il a également pu convaincre les États membres de l'OTIF non membres de l'Union européenne d'accepter le résultat de ces négociations et su éviter les votes contraires.nicht angehören; bzw. Gegenstimmen verhindern.

L'Union européenne devra toutefois travailler à asseoir sa légitimité et à se faire accepter par le groupe des États membres de l'OTIF non membres de l'Union européenne. Elle devra comprendre qu'en raison de la portée géographique de l'OTIF il ne s'agira pas pour elle d'ancrer les normes européennes dans l'ordre juridique de l'OTIF mais de chercher, au sein de l'Organisation, des solutions pour le secteur ferroviaire qui soient juridiquement acceptables pour les États membres de l'OTIF non membres de l'UE et qui puissent y être mises en application. Le Secrétaire général aura pour tâche de parvenir aux compromis nécessaires pour que les objectifs de l'OTIF soient atteints et ses devoirs accomplis et pour que l'Organisation préserve et le cas échéant accroisse son importance parmi d'autres organisations et associations internationales.



### Indications

**Réédition: Spera, Kurt: *Commerce et transports*** (*Manuel pour le transport de marchandises dans les relations économiques extérieures*)

**Presque dix ans étaient passés** depuis la publication par cet auteur d'un premier manuel avec ces titre et sujet. (cf. Bulletin 4/2002, p. 98). Les évolutions ultérieures des relations économiques mondiales, la nouvelle version des INCOTERMS, utilisés pour l'interprétation des contrats de vente internationale de marchandises, et les innovations du régime international de la vente et de la législation internationale en matière de transports l'ont incité à publier cette nouvelle version considérablement enrichie et comptant à présent 700 pages.

Cette œuvre s'adresse à tous ceux qui sont confrontés aux problèmes de livraison de marchandises à l'import-export, qui travaillent comme prestataires de services en logistique que ce soit pour l'affrètement ou le transport, chez un assureur ou dans une banque, mais également aux étudiants et apprentis dans cette branche.

Un chapitre important est consacré aux « relations client-fournisseur dans le commerce extérieur » et donc principalement aux INCOTERMS 2010. La mise en œuvre pratique des obligations du vendeur et de l'acheteur est illustrée par une liste à cocher. De plus, chaque clause des Incoterms est expliquée avec précision et la relation avec le transport traitée de manière particulièrement détaillée. Les remarques sur la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (CISG 1980) et son incidence sur les opérations commerciales, que l'on croit souvent soumises à la seule législation régionale, montrent que le maintien de la qualité des produits à livrer revêt une importance capitale. L'exposé concernant l'affréteur et ses fonctions hétéroclites de l'inter-

Il importera d'assurer aux États membres de l'OTIF non membres de l'Union européenne que cette dernière, qui parlera à l'avenir d'une seule voix ce qui simplifiera grandement les choses, n'entravera pas la dynamique de travail de l'OTIF mais favorisera la prise de décision. En tant que partie à part entière à la COTIF, l'Union européenne devra assumer cette responsabilité et répondre à ces exigences. Il est apparu à Berne que la Commission, soutenue par les États membres de l'UE, mettra tout en œuvre à cet effet.

*Stefan Schimming* ■

### Entrée en vigueur de l'e-CMR depuis juin 2011

Grâce à un protocole additionnel à la CMR, qui a été ratifié au mois de mars de cette année par un cinquième pays, ce qui était nécessaire à son entrée en vigueur, le transport international de marchandises par route sera encore simplifié à partir de début juin avec l'utilisation de la lettre de voiture électronique ou « e-CMR ». Le cadre juridique pour l'enregistrement et le traitement numériques de toutes les informations importantes pour le fret et le contrat de transport ainsi que pour une transmission plus rapide, plus sûre et sans erreur de ces données sera tout d'abord établi en Bulgarie, en Lettonie, en Lituanie, aux Pays-Bas et en Suisse. L'adhésion au protocole reste toujours possible pour tous les États contractants de la CMR, membres de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe ou possédant un statut consultatif auprès de celle-ci.

Une base juridique pour les lettres de voiture électroniques existe d'ores et déjà pour le transport international ferroviaire bien que la conception et par conséquent aussi l'étendue de la disposition des Règles uniformes de la CIM à ce sujet ne soient pas comparables au protocole additionnel à la CMR : l'article 6, § 9 prévoit seulement que la lettre de voiture peut par principe également être établie sous forme d'enregistrement électronique des données et fixe le principe de l'équivalence fonctionnelle. Cette équivalence fonctionnelle est la condition essentielle au remplacement de la lettre de voiture papier par une lettre de voiture électronique.

Pour ces deux modes de transport, c'est aux entreprises impliquées d'exploiter au mieux les possibilités juridiques en créant les systèmes techniques correspondants.

*Eva Hammerschmiedová* ■



médiaire de transport à l'entrepreneur de transport multimodal montre une longue expérience professionnelle également mise en valeur par le commentaire relatif aux documents du transitaire et à leur application. Une large place est accordée à l'explication des conditions de performance des transporteurs et une description complète des relations juridiques dans les transports ferroviaire, routier, fluvial, maritime et par voie aérienne est ainsi donnée. Les principes très différenciés du transport ferroviaire des marchandises sont énoncés, à la lumière de la libéralisation ferroviaire, principalement dans la COTIF et les RU-CIM 1999 d'une part et dans le SMGS d'autre part. L'auteur examine également la situation juridique relative à la navigation intérieure (CMNI), au transport maritime avec la différenciation des Règles de la Haye, de Hambourg et de Rotterdam et au trafic aérien. Il traite également du transport multimodal de marchandises, en tenant compte des différentes unités de chargement, de l'activité d'exploitant de terminaux de transport (OTT) et de l'assurance-transport et décrit les types de trafics spéciaux. Une riche annexe, comportant un récapitulatif des responsabilités, des extraits d'accords, d'autres dispositions relatives aux activités en question et des références supplémentaires, ainsi qu'un tableau des abréviations servant de référence complètent cette œuvre et en font un guide précieux pour tous ceux qui s'intéressent au commerce et aux transports.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande: ISBN 3-901472-03-2, logotrans, Vienne, 2011)

Gustav Kafka ■

## Jurisprudence

### Cour fédérale de justice Karlsruhe (Allemagne)

Arrêt du 30 septembre 2010

(I ZR 39/09 ; Instances précédentes : Landgericht de Ratisbonne, Oberlandesgericht de Nuremberg)

Responsabilité du transporteur en cas de faute qualifiée

#### Ténor :

Si le transporteur commet une faute qualifiée aux termes de l'article 29, al. 1 CMR, la partie lésée peut demander des dommages-intérêts au titre des dispositions nationales applicables, notwithstanding les restrictions de l'article 23 CMR. Même dans un tel cas, la partie lésée est libre d'évaluer les dommages subis sur la base des articles 17 à 28 CMR. Si elle choisit cette voie, le régime de responsabilité de la CMR reste entièrement applicable, ce qui inclut en particulier les restrictions de responsabilité selon l'article 23, al. 3 CMR. Cf. articles 23 et 29 CMR : des dispositions comparables (non identiques) se trouvent aux articles 30 et 36 CIM.

#### Faits : (Résumé)

L'expéditrice et la partie défenderesse avait convenu du transport d'une grande quantité d'ordinateurs portables d'une valeur marchande atteignant 1 million d'euros entre l'Allemagne et l'Italie. Des exigences de sécurité précises ont été incluses au contrat de transport, stipulant en particulier qu'au cours de l'acheminement, les pauses ne pourraient être prises que sur des aires de stationnement éclairées et surveillées et lors d'étapes définies du voyage et que le véhicule ne devrait jamais demeurer sans surveillance.

Quelques kilomètres avant le lieu de livraison, le véhicule et son chargement ont été volés alors que le conducteur faisait une pause d'environ une heure sur une aire de stationnement non surveillée.

Agissant au titre d'une subrogation des droits de l'expéditrice, la partie plaignante, c'est-à-dire l'assureur transport de celle-ci, demande à la défenderesse des dommages-intérêts à hauteur du total de la valeur marchande de la livraison.

#### Décision : (Résumé)

Tout comme les premières instances, la Cour fédérale de justice (Bundesgerichtshof) reconnaît l'existence d'une affaire en responsabilité mais rejette en grande partie la hauteur de la demande.

La Cour fédérale de justice partage l'avis du tribunal d'appel, selon lequel la partie défenderesse et son chauffeur, agissant



## Critique

**Dr. K.-H. Thume / H. de la Motte † /  
H. C. Ehlers ; Droit des assurances-  
transports**

Sept ans après la première édition (cf. Bulletin 2/2004, p. 45), paraît maintenant en allemand la seconde version de ce commentaire complet consacré au droit des assurances-transports. La publication d'une seconde édition est principalement due à la réforme de la loi allemande sur le contrat d'assurance (Versicherungsvertragsgesetz - VVG) du 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le nouveau droit des assurances-transports présente certes des dispositions quasiment identiques à celles de l'ancienne loi centenaire de 1908 mais cette réforme a eu pour conséquence que presque toutes les recommandations concernant chacune des branches de l'assurance-transports ont été retravaillées ou reconçues en fonction de la nouvelle loi. Par conséquent, le commentaire des conditions d'assurance recommandées à l'utilisation devait être mises à jour.

Depuis la première édition, le cercle des collaborateurs est passé de 13 experts renommés du droit des transports et des assurances-transports à 19 et l'œuvre a gagné 200 pages. Cette nouvelle édition s'adresse elle aussi aux professionnels du droit des transports et des assurances-transports dans les compagnies de transport et d'assurance, parmi les avocats et dans les tribunaux.

Cette nouvelle édition enrichie et actualisée commente les dispositions de la VVG 2008 se rapportant aux assurances-transports ainsi que les recommandations pour l'assurance des biens, l'assurance sur corps, l'assurance responsabilité du transporteur et pour d'autres catégories spécifiques. Elle présente également des polices d'assurance responsabilités du transporteur et tient compte du droit international des contrats d'assurance et de celui de la procédure.

Les spécialistes des questions d'assurances et de responsabilité auprès des sociétés de transport s'intéresseront en particulier, outre à l'introduction de Thume et de la Motte (p. 1 à 22), à la

comme préposé d'après l'article 3 CMR, peuvent être accusés d'avoir fait preuve de négligence délibérée quant à la perte de la cargaison. Cette constatation dérive en premier lieu de l'établissement de directives en matière de sécurité pour le transport en raison de la valeur particulièrement élevée de la cargaison, dont le chauffeur avait connaissance.

Le tribunal rejette cependant la possibilité d'établir le montant des dommages-intérêts à hauteur du prix de la marchandise sur le marché, comme il ressort de l'article 23, al. 1 et 2 CMR, sans tenir compte des limites de responsabilité stipulées à l'article 23, al. 3 CMR, par suite du défaut de vigilance qualifié aux termes de l'article 29 CMR. Eu égard à l'objectif de l'article 29 CMR, le tribunal d'appel est parti de l'idée selon laquelle la situation de la partie lésée doit être améliorée le mieux possible aux frais de la personne ayant commis les faits de manière délibérée ou tout aussi blâmable.

La Cour fédérale de justice reconnaît par contre le chapitre IV CMR comme un système de responsabilité uniforme et clos. En conséquence, l'utilisation de la méthode de calcul plus favorable aux bénéficiaires selon les circonstances et stipulée à l'article 23, al. 1 et 2 CMR se justifie par la nature de la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance et **uniquement en conjonction avec la limite de responsabilité exprimée à l'article 23, al. 3 CMR.**

Dans le cas d'une faute subjective qualifiée, l'article 29 CMR donne le droit à la partie lésée de se référer, à la place, à la responsabilité illimitée selon le droit national, qui peut également aboutir à la compensation des dommages indirects. Dans ce cas, elle doit toutefois se reporter à l'évaluation du dommage concrète et réglementée par le droit général relatif aux dommages-intérêts, ce qui correspond en Allemagne aux al. 249 et suivants du Code civil (Bürgerlichen Gesetzbuchs - BGB). Elle ne peut profiter des dispositions de l'article 23, al. 1 et 2 CMR (cours en bourse/prix courant sur le marché/valeur usuelle des marchandises au lieu et à l'époque de la prise en charge de celles-ci) sans appliquer les alinéas 3 et 7 (8,33 unités de compte par kilogramme).

En cas de perte d'une cargaison, la faute qualifiée du transporteur donne donc au bénéficiaire le choix entre deux régimes de responsabilité dont un auquel il n'a sinon pas droit.

Lors du choix entre les deux types de calculs, il s'agit donc de comparer avec soin les dommages-intérêts forfaitaires basés sur la valeur marchande, en prenant en compte la limite supérieure de responsabilité et l'exclusion des dommages par ricochet (dommages indirects sur les marchandises, manque à gagner), d'une part, et ceux, illimités, basés sur les dommages réels, également indirects, et dépendants en général des frais de remplacement d'autre part, et de se prévaloir du choix le



partie 7 relative à l'assurance responsabilité du transporteur (p. 653 à 744 pour les transports terrestres). Peter Kollatz, Jürgen Temme, Jürgen Raab, Harald Brenken et Bernd Supp étaient en charge des travaux sur les conditions de cette assurance présentés ici. L'assurance flottante pour les transporteurs routiers, les affréteurs et les entrepositaires occupe certes le premier plan quand il s'agit de l'assurance responsabilité du transporteur mais ses conditions peuvent aussi servir de modèle aux entreprises ferroviaires souhaitant assurer leur responsabilité vis-à-vis des clients du transport de marchandises ou voir en particulier limiter le risque lorsqu'ils agissent en tant qu'affréteur ou fournisseurs des services logistiques supplémentaires. Un recours à la limitation de responsabilité des chemins de fer pour les dommages matériels et moratoires aux termes de la CIM par exemple n'est pas possible, particulièrement dans le cas de prestations logistiques complémentaires. Il convient en outre de noter que le droit communautaire européen stipule dans la directive n°95/18 du 19 juin 1995 au sujet de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires que ces dernières doivent être suffisamment assurées ou avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le *fret*, le courrier et les tiers. Une assurance responsabilité du transporteur est donc ici prévue.

La partie 8 du commentaire traite également d'un sujet intéressant pour les entreprises ferroviaires : l'assurance-voyage dans le transport de voyageurs et ses sous-catégories spécifiques. Outre les conditions générales d'assurance de l'assurance-voyage, cette partie présente également, aux pages 862 à 904, les conditions spécifiques de l'assurance annulation, de l'assurance interruption de voyage et de l'assurance des bagages. Ces parties ont été rédigées par Yvonne Gebert et René Steinbeck.

plus avantageux. Lors de cette comparaison, il faut également tenir compte des principes régissant la charge de la preuve. Cela peut conduire à la conclusion que le recours à la responsabilité objective, conformément à l'article 23 CMR, peut constituer une procédure d'indemnisation plus facile.

### Application au droit international du transport ferroviaire

(Remarques du Secrétariat)

Les normes de la CMR invoquées pour la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance et la responsabilité étendue en cas de faute qualifiée correspondent en grande partie à celles des CIM. Pour l'essentiel, les motifs pourraient donc effectivement être également applicables au transport ferroviaire. (Rainer Freise invite à la prudence quant à la question de savoir si et dans quelle mesure les décisions prononcées pour un autre mode de transport sont applicables au transport ferroviaire ; cf. le Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (MünchKommHGB), Édition C.H.Beck/Édition Vahlen, Munich 2009, 2e édition, numéro marginal 1 à l'article 36 CIM).

La question, jugée primordiale dans le cadre de l'article 29 CMR et examinée par la Cour fédérale de justice, de savoir quel degré de négligence équivaut au dol d'après la loi de la juridiction saisie, ne se pose pas pour le transport ferroviaire car l'article 36 CIM exige à cet endroit une intention ou une témérité et la conscience « qu'un tel dommage en résultera probablement ». Il y a donc autonomie sur ce point par rapport au droit national. (Voir également : Remarques concernant l'article 36 des RU CIM, Kurt Spera, Bulletin 3/2009, p. 43 sq.)

La conclusion de la présente décision, selon laquelle les deux systèmes d'évaluation des dommages et de la responsabilité représentent d'une part deux régimes totalement différenciés et clos et laissent d'autre part à la partie lésée, même dans le cas d'une responsabilité subjective, l'alternative de recourir à la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance (sous une forme limitée uniquement), peut être appliquée au régime CIM en raison du parallélisme de la réglementation sur ce point.

Dans tous les cas, les Règles uniformes CIM doivent elles aussi être considérées comme un régime de responsabilité et de limitation de la responsabilité uniforme, qui n'est pas modifié, même dans le cas d'une faute qualifiée, mais qui représente seulement une possibilité parallèle à la responsabilité pour faute selon le droit général relatif aux dommages-intérêts.

Sur ce point, les motifs de différenciation ne sont donc pas manifestes (Cf. R. Freise dans MünchKommHGB, numéro marginal 6 à l'article 36, qui donne quant à lui comme référence une décision similaire concernant la CMR : BGH NJW-RR 2005, 908). Tout comme l'article 29, al. 1 CMR interdit au transporteur de se référer à certaines dispositions





Étant donné que les questions et obligations d'assurance gagnent de plus en plus d'importance dans le secteur ferroviaire également, le commentaire complet et actualisé sur le droit des assurances-transport de Thume, de la Motte et Ehlers peut aussi être fortement recommandé aux services juridiques et assurance des entreprises ferroviaires en guise de référence lors de l'élaboration de contrats d'assurance et pour le traitement de cas pratiques relatifs aux assurances.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande, ISBN 3 406 59721 3, € 218,00, C.H. Beck)

Rainer Freise ■

### Publications & liens intéressants

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3366/2011, p. 308/-309 - Aérien voyageurs. Coup dur pour le transporteur (B. Colette)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org), édition/Ausgabe/edition 2/2011

*European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht*, Antwerpen, No. 1/2011, p.3-28 - The Himalaya Clause (B. Jerman)

*Idem*, No. 2/2011, p. 133-142 - The unclear relations between CMR and European Union law in respect of jurisdiction and enforcement of foreign judgements (K. Wesołowski)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 4/2011, S. 129-134 - Flugannullierungen wegen Sperrung des Luftraumes - die Rechte der Fluggäste und der Absender von Luftfracht (W. Müller-Rostin)

Eva Hammerschmiedová ■

pour la responsabilité liée à l'obligation de surveillance mais offre encore à la partie lésée par un raisonnement a contrario de fonder sa demande sur celle-ci, l'article 36 CIM n'exclut pas l'article 30 CIM dans sa totalité mais seulement les limitations de responsabilité qu'il prévoit. Il en ressort dans un raisonnement là aussi a contrario que, dans tous les cas, la partie lésée a le droit de réclamer une indemnisation forfaitaire et abstraite conformément à l'article 30, al. 1 et 2 CIM. La partie lésée y aura alors recours si ce mode de calcul lui permet concrètement d'obtenir des dommages-intérêts plus conséquents que ne le ferait, le cas échéant, l'évaluation des dommages subjectifs selon le droit général relatif aux dommages-intérêts.

### Conclusion :

Puisque les conditions pour sortir du cadre de la responsabilité objective dans le transport ferroviaire (article 36 CIM) sont réglées dans leurs points décisifs parallèlement avec la CMR, la présente décision serait applicable à la perte de marchandises dans le transport ferroviaire.

Eva Hammerschmiedová ■