



# Bulletin

124<sup>e</sup> année : n° 4/2016

**OTIF**

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

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



## SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

#### OTIF

- 4 Participation à la première plate-forme des agences ferroviaires
- 4 OSJD-OTIF : la réunion annuelle
- 5 Un nouveau chef du département juridique
- 5 Stage : Milena Milacic

#### COTIF

- 6 Interprétation de l'appendice A de la COTIF par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)

#### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 Les ateliers « OTIF-COTIF » au sud de la Méditerranée
- 7 Le nouveau site Internet de l'OTIF

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

#### TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 7 Le système de surveillance des organismes d'évaluation de la conformité

#### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 9 49<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 26 juin - 6 juillet 2016)
- 11 Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 19-23 septembre 2016)

#### DROIT DES TRANSPORTS

- 14 La présomption de dommage en cas de réexpédition  
L'application de l'article 28, § 3, des CIM aux transports CIM-SMGS
- 17 Un voyageur prend le train sans billet : y a-t-il relation contractuelle entre lui et le transporteur ?  
Arrêt C-261/15 de la CJUE du 21 septembre 2016 en procédure préjudicielle

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Egyptian National Railways  
Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer  
Valerio Compagnone OTIF  
Ministry of Transport and Road Safety, State of Israel



**P**our ce dernier bulletin de 2016, l'activité de l'OTIF ne se dément pas. En cette période de fin d'année, je voudrais profiter de cet éditorial pour présenter mes vœux de succès et de développement à tous nos lecteurs et partenaires. 2016 nous a permis en effet de continuer à ouvrir l'activité de l'Organisation sur de nouveaux horizons.

C'est notamment le résultat d'une dynamique interne, comme par exemple les deux séminaires que nous avons organisés avec le programme Euromed en Égypte et en Israël. Le Secrétariat avait en effet recherché activement une meilleure collaboration avec la DG Voisinage et négociations d'élargissement qui porte les relations de voisinage de l'Union européenne. Le droit de l'OTIF étant partie intégrante du droit ferroviaire eu-

ropéen, il était logique de rechercher une action commune.

C'est aussi la richesse que nous apportent des partenariats solidement installés comme celui que nous avons avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), qui nous a permis des échanges fructueux dans le cadre d'Innotrans avec des acteurs du ferroviaire venus du Japon, des États-Unis, d'Australie, des pays du Golfe et du Brésil. Notre participation à la plate-forme des agences ferroviaires organisée par l'ERA devrait nous aider à penser des solutions plus globales.

L'ensemble de ces partenariats atteste de la vigueur de l'OTIF. Je forme le vœu que l'année 2017 voit l'accélération de cette démarche d'ouverture et de développement.

**François Davenne**

## PARTICIPATION À LA PREMIÈRE PLATE-FORME DES AGENCES FERROVIAIRES

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a organisé la première plate-forme des agences ferroviaires les 21 et 22 septembre à l'occasion de l'InnoTrans 2016 à Berlin.

En tant qu'organisation intergouvernementale dont l'une des activités est de développer l'interopérabilité technique, l'OTIF a été invitée à partager son point de vue international.

Au total, une trentaine de participants provenant de différents continents étaient présents : de hauts représentants du ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme du Japon, la directrice générale du Bureau de l'autorité nationale de contrôle de la sécurité ferroviaire d'Australie, des représentants de l'Administration fédérale des chemins de fer des États-Unis, des représentants du Conseil de coopération du golfe (CCG), des représentants de l'Agence nationale des transports terrestres du Brésil et enfin des représentants de

l'ERA et de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne.

Le 21 septembre, les échanges ont porté sur la sécurité et par exemple sur l'intérêt de poursuivre une harmonisation en matière de systèmes de gestion de la sécurité, sur le rôle potentiel des mégadonnées dans les systèmes de notification, lesquels sont par ailleurs souvent fondés sur la bonne volonté des compagnies ferroviaires, ou encore sur les différences en termes de culture de la sécurité.

Le 22 septembre, la discussion s'est engagée sur l'avenir des systèmes de contrôle-commande pour les réseaux ferroviaires internationaux du futur ; il s'en est ensuivi un échange très éclairant sur les voies et moyens de promouvoir des systèmes innovants.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, se félicite de cette invitation, remercie le directeur de l'ERA, M. Doppelbauer, pour la qualité des échanges qui ont eu lieu et salue cette initiative, apportant son soutien aux futures plates-formes.



## OSJD-OTIF : LA RÉUNION ANNUELLE

Le 21 octobre 2016, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, les chefs des départements juridique et marchandises dangereuses du Secrétariat de l'OTIF, messieurs Kuzmenko et Conrad, ainsi que M. Nešić, expert du département de l'interopérabilité technique, se sont rendus à Varsovie pour la réunion annuelle organisée avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) au plus haut niveau.

Étaient présents le président du Comité de l'OSJD, M. Szozda, les vice-présidents du Comité, messieurs Zhukov et Dong, le secrétaire exécutif du Comité, M. Kiss, le président de la Commission pour le droit des transports, M. Nosenko, le président de la Commission pour l'infrastructure, M. Vopalecky, ainsi que de nombreux spécialistes : M. Sabik, M.

Kozmava, M<sup>me</sup> Antonevic, M. Khudoyorov, M. Lotfi, M. Bakhshi et M. Car.

Tout au long de la journée, de nombreux points ont été abordés. Il en ressort que la coopération entre l'OSJD et l'OTIF se développe et s'affirme.

Les deux organisations ont conclu à la création de conditions favorables pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS ainsi qu'à l'intensification des travaux quant à l'élaboration de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS.

L'OSJD et l'OTIF ont mis en lumière l'attention commune qu'elles portent au transport ferroviaire international des envois postaux entre la Chine et l'Europe. Elles sont également convenues de poursuivre leur coopération relative

au projet de droit ferroviaire unifié porté par la CEE ONU.

Enfin, elles ont salué le travail régulier de mise à jour et d'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS et du RID.

Concernant le domaine technique, OSJD et OTIF vont continuer ensemble sur le chemin de la compatibilité technique.

Enfin, tout à fait conscientes de l'enjeu que représentent, dans le transport international ferroviaire, les données électroniques, les mégadonnées et les récents travaux sur les applications télématiques au service du fret, l'OSJD et l'OTIF choisissent de poursuivre leurs échanges d'information et de resserrer leur coopération.

## UN NOUVEAU CHEF DU DÉPARTEMENT JURIDIQUE



À la suite de la mise au concours du poste de chef du département juridique, le Secrétariat de l'OTIF a le plaisir d'annoncer la nomination de M. Aleksandr Kuzmenko qui a notamment pour mission de développer un droit ferroviaire unifiée entre l'Europe et l'Asie.

M. Kuzmenko a été responsable de nombreuses missions et occupé différents postes auprès d'AB « Lietuvos geležinkeliai », les chemins de

fer lithuaniens. Il y a récemment été chef du service du droit international et de l'UE au sein du département juridique et du personnel. Fort d'une solide formation en droit et d'une riche expérience, M. Kuzmenko a rejoint le Secrétariat de l'OTIF en octobre 2016. Bienvenue à lui !

## STAGE : MILENA MILACIC



affaires maritimes (direction générale des transports ferroviaires), l'une de mes attributions est de participer à la création de règles nationales pour la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire. De ce fait, si je désirais participer à ce programme, c'était principalement pour pouvoir me familiariser avec le travail de l'OTIF, pour arriver à mieux comprendre, avec l'aide des experts du Secrétariat, l'application pratique de la COTIF et pour avoir une vue plus détaillée de sa pertinence pour le Monténégro.

Participer au programme de formation de l'OTIF fut pour moi une excellente opportunité de recueillir auprès de ses experts des informations détaillées sur l'application de la COTIF et de ses appendices et d'approfondir mes connaissances relatives à l'application des règles techniques dans le système ferroviaire. L'expérience ainsi acquise me sera je l'espère profitable dans mes futurs travaux.

Dans mon emploi de conseillère aux questions ferroviaires au ministère monténégrin des transports et des

La coopération avec l'OTIF revêt une grande importance pour le Monténégro eu égard à son désir de réorganiser son système ferroviaire afin de se conformer aux règles techniques internationales et d'atteindre des niveaux de sécurité et d'interopérabilité suffisants. En conséquence, le Ministère considère ce programme comme un bon moyen d'intensifier sa coopération avec l'OTIF, d'autant plus que dernièrement, il n'a pas joué un rôle très actif auprès de l'Organisation. C'est également pour lui l'occasion d'améliorer ses capacités admi-

nistratives en termes de formation du personnel. Prendre part aux activités du département technique de l'OTIF a jeté pour moi une lumière nouvelle sur l'organisation des systèmes ferroviaires dans le monde, tant d'un point de vue juridique que technique, ce qui était crucial pour améliorer mon expérience sur le terrain.

Travailler avec l'équipe du Secrétariat de l'OTIF fut pour moi une expérience très positive. Je remercie tout le monde de s'être montré disponible pour répondre à mes questions et interrogations et j'espère que nous aurons l'occasion de collaborer à nouveau à l'avenir. Bien qu'un peu difficile, la vie en Suisse s'est révélée être une superbe aventure. Ces deux mois passés à l'OTIF m'ont en tout cas été très bénéfiques, personnellement et pour mon travail actuel auprès du Ministère, et constituent une très bonne expérience pour de futures emplois à l'étranger, auprès d'entreprises ou d'institutions européennes.

*Milena Milacic*

## INTERPRÉTATION DE L'APPENDICE A DE LA COTIF PAR LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE (CJUE)

Le juge de paix d'Ypres en Belgique a posé, par décision du 21 mai 2015, une question préjudicielle à la CJUE concernant l'appendice A de la COTIF. Il lui a demandé de préciser son interprétation de l'article 6, paragraphe 2, dernière phrase, de cet appendice.

Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) à M. Demey au sujet du paiement d'une indemnité forfaitaire réclamée à la suite d'infractions pénales.

La dixième chambre de la CJUE a rendu son arrêt le 21 septembre 2016 (affaire C-261/15).

Pour l'analyse et les commentaires sur cet arrêt, lire l'article de Mme Hammerschmiedová page 17.

## ACTUALITÉ | TRANSMETTRE ET RAYONNER

## LES ATELIERS « OTIF-COTIF » AU SUD DE LA MÉDITERRANÉE

Dans le cadre du projet Euromed Transport, soutenu par la direction générale du voisinage et des négociations d'élargissement de la Commission européenne, l'OTIF a coorganisé deux ateliers/journées d'information intitulés « OTIF-COTIF – Présentation du droit ferroviaire unifié » avec la participation du Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Le 27 octobre 2016 au Caire, le ministère des transports de la République arabe d'Égypte a accueilli les intervenants de l'OTIF et du CIT pour une journée ponctuée de présentations et de questions. Le Secrétaire général, M. François Davenne, a présenté l'OTIF et la valeur ajoutée de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Le Secrétaire général du CIT, M. Cesare Brand, a présenté les produits du CIT et leurs avantages.

Le Secrétariat remercie vivement le ministère des transports de la République arabe d'Égypte ainsi que la Compagnie nationale égyptienne des chemins de fer pour leur active participation lors de l'atelier et pour les moyens qu'ils ont déployés pour coorganiser l'événement.

Le 2 novembre 2016 à Jérusalem, c'est au ministère des transports de l'État d'Israël que les intervenants de l'OTIF et du CIT ont présenté les avan-

tages que revêtent l'application de la COTIF et de ses appendices ainsi que l'adhésion à l'OTIF et au CIT.

Le Secrétariat remercie vivement le ministère des transports de l'État d'Israël pour son accueil chaleureux

et sa coorganisation sans faille.

Ces deux ateliers ont été une opportunité de faire rayonner l'OTIF comme cadre incontournable du développement d'un droit ferroviaire unifié.



## LE NOUVEAU SITE INTERNET DE L'OTIF

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2016, le nouveau site Internet de l'OTIF est venu remplacer l'ancien sur [www.otif.org](http://www.otif.org). Jusqu'au 31 janvier 2017, le site sera complété et testé.

Conçu selon un design moderne et épuré, avec des textes retravaillés, le nouveau site se veut plus agréable à

consulter et à utiliser. Davantage de documents sont désormais en ligne, la ventilation des informations a été repensée et de nombreuses images (photos, schémas) ont fait leur apparition.

Offrant par exemple la possibilité de s'inscrire directement en ligne aux

réunions, le nouveau site affiche une volonté de développer des outils interactifs. Cette volonté se traduira tout au long de l'année 2017 par la mise en ligne d'outils supplémentaires et interactifs à l'attention des utilisateurs.

C'est avec grand plaisir que le Secrétaire général vous invite sur [www.otif.org](http://www.otif.org).

## ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE | TECHNIQUE FERROVIAIRE

### LE SYSTÈME DE SURVEILLANCE DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

La surveillance des organismes d'évaluation de la conformité est un projet clef pour l'Union européenne. À ce titre, elle revêt de l'importance pour l'OTIF qui applique elle aussi, avec la PTU GEN-E, le principe des organismes d'évaluation indépendants, lesquels ont pour tâche d'évaluer les sous-systèmes et constituants d'interopérabilité. Il importe que les évaluations réalisées par les organismes notifiés de l'UE et les organismes d'évaluation de l'OTIF soient de qualité équivalente. Par conséquent, ces organismes devraient disposer du même niveau de savoir pour procéder aux évaluations

Initialement, l'objectif du projet était de définir des critères d'accréditation identiques pour tous les organismes notifiés du secteur ferroviaire de l'Union européenne et donc le même niveau d'exigences.

Les exigences harmonisées portent sur différents éléments, tels que :

- la structure, les responsabilités et les compétences,
- les qualifications,
- la gestion de la qualité,
- les audits et inspections.

Lorsque le projet s'est achevé en mars dernier, le « plan d'accréditation » a été publié sur le site Internet de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ses exigences peuvent également être utilisées pour la reconnaissance des organismes notifiés dans chaque État.

Le Secrétariat de l'OTIF a participé aux réunions des groupes de travail de

l'Agence et en suit les répercussions, en particulier pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Le projet initial a été élargi à la surveillance.

Le but recherché est de mettre en place des contrôles pour surveiller et garantir que les évaluations réalisées par les organismes notifiés satisfont à des niveaux de qualité suffisants. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sera en charge de la surveillance en coopération avec les organismes nationaux d'accréditation et de reconnaissance des organismes notifiés.

Pour le Secrétariat de l'OTIF, les États de l'OTIF non membres de l'UE et leurs organismes d'évaluation devraient eux aussi se familiariser avec le plan d'accréditation.

La surveillance, c'est-à-dire la vérifi-

cation et le contrôle des organismes d'évaluation, incombe aux autorités compétentes des différents États. Son objectif est de garantir un même niveau de qualité des évaluations entre les organismes d'évaluation de l'UE et dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Au sein de l'UE, un réseau des organismes notifiés a été mis en place en coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ses membres se rencontrent régulièrement pour partager leurs expériences et discuter d'une approche commune des évaluations. Il serait très certainement utile et judicieux d'établir des liens entre ce réseau des organismes notifiés de l'UE et les organismes d'évaluation des États de l'OTIF non membres de l'UE afin qu'ils mettent en commun leurs expériences.

Dans le cadre des réunions du WG

TECH, le Secrétariat de l'OTIF fait part des différentes évolutions et peut répondre aux questions.

Le Secrétariat de l'OTIF est d'avis que le processus de mise en œuvre pourrait être le suivant :

- Établir des liens entre NB-Rail et les organismes d'évaluation hors UE, avec le concours de la Commission européenne.
- Publier et promouvoir comme exemple de bonne pratique, le plan d'accréditation existant pour les organismes notifiés auprès des autorités compétentes hors UE et suggérer qu'elles l'utilisent *mutatis mutandis* pour le contrôle des compétences des personnes et organisations travaillant dans le domaine de l'évaluation de la conformité aux PTU. À cet effet, le Secrétariat de l'OTIF pourrait se coordonner avec

l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

- Suivre étroitement la mise au point du plan de surveillance des organismes notifiés et tenir le WG TECH informé des résultats. À cet effet, le Secrétariat de l'OTIF pourrait se coordonner avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.
- Une fois les travaux terminés du côté de l'UE, mettre à la disposition des autorités compétentes hors UE des informations sur l'expérience acquise et les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre du plan de surveillance au sein de l'UE et promouvoir son utilisation pour la surveillance en continu de la qualité de l'évaluation de la conformité à l'échelle nationale par les États parties de l'OTIF non membres de

l'UE. À cet effet, le Secrétariat de l'OTIF pourrait se coordonner avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

- Discuter et décider si la surveillance coordonnée des organismes d'évaluation devrait être mise en place dans le cadre de la COTIF et comment.
- Examiner s'il est nécessaire de modifier la PTU GEN-E sur les organismes d'évaluation eu égard aux modifications de l'UE dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. Cette tâche s'inscrit dans une activité plus large de réflexion sur la nécessité d'aligner la COTIF et les dispositions du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE.

*Margarethe Koschmider*



## 49<sup>E</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 26 JUIN - 6 JUILLET 2016)

Du 26 juin au 6 juillet 2016 a eu lieu la 49<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique). Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était elle aussi représentée.

### Problèmes de classification

Nouvelles prescriptions de classification pour la classe 8

Ces dernières années, le Sous-comité d'experts de l'ONU a discuté à différentes reprises de la révision des prescriptions de classification pour la classe 8, dans la mesure où le classement de mélanges dans les groupes d'emballage a régulièrement posé problème.

Le Sous-comité est maintenant convenu d'un texte plus largement aligné sur celui du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

Ces nouvelles prescriptions proposent notamment différentes méthodes pour classer les mélanges dans les groupes d'emballage. Leur emploi suit une approche progressive qui est fonction des données disponibles, la méthode la plus fiable étant toujours considérée en premier. L'objectif est de garantir un niveau de sécurité approprié même dans les situations où il est difficile d'obtenir des données fiables.

Selon cette approche, les critères utilisés jusqu'ici pour déterminer les groupes d'emballage ne seront plus appliqués que dans les cas où des informations sont disponibles pour le mélange tel quel. Si l'on ne dispose que de données relatives à des mélanges similaires, mais qu'elles suffisent pour estimer les dangers, les principes d'extrapolation peuvent être appliqués. S'il n'y a pas suffisamment de données sur des mélanges similaires, les propriétés corrosives de chacun des éléments du mélange doivent être considérées. Le classement dans un groupe d'em-

ballage est ensuite fonction d'une méthode de calcul.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU décidera de certaines parties du texte à sa prochaine session, lorsque les décisions sur le SGH auront également été prises.

Batteries au lithium installées dans des engins de transport

Des conteneurs mobiles équipés de batteries au lithium ionique ou de batteries au lithium métal et des systèmes nécessaires de gestion des batteries sont aujourd'hui utilisés pour le stockage d'énergie et l'alimentation électrique (voir Bulletin 1/2016, p. 20). Les batteries sont alors arrimées sur des étagères, des rayonnages d'armoires ou des structures similaires, elles-mêmes fixées à l'intérieur du conteneur.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de prévoir une nouvelle rubrique pour ces engins de transport, associée à une disposition spéciale définissant les conditions d'attributions du numéro ONU et énumérant les prescriptions applicables. Dans ces engins de transport ne peuvent être transportées d'autres marchandises dangereuses, à l'exception des batteries et des marchandises dangereuses contenues dans les systèmes anti-incendie et de climatisation.

### Emballages

Instruction d'emballage LP 902

L'instruction d'emballage P 902 applicable au numéro ONU 3268 « Dispositifs de sécurité à amorçage électrique » avait précédemment été modifiée en ce sens que l'indication très générale

Ont participé à cette 49<sup>e</sup> session

24 États disposant du droit de vote,  
3 États observateurs,  
2 organisations gouvernementales,  
30 organisations non gouvernementales.

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU élabore le Règlement type de l'ONU, base commune de toutes les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Son objectif est de faciliter le transport multimodal de ces marchandises.

selon laquelle les emballages devaient satisfaire au niveau d'épreuve du groupe d'emballage III avait été remplacée par une liste des emballages autorisés. C'est maintenant au tour de l'instruction LP 902 applicable aux grands emballages d'être modifiée, d'une part pour éviter toute interprétation selon laquelle l'utilisation de grands emballages souples serait autorisée et d'autre part pour l'harmoniser avec les autres instructions d'emballages applicables aux grands emballages, qui listent elles aussi les grands emballages autorisés.

Fûts à pression à fonds bombés convexes à la pression

À sa session précédente (voir Bulletin 1/2016, p. 19), le Sous-comité d'experts de l'ONU avait approuvé les

références à une norme pour les fûts à pression (ISO 21172-1:2015) interdisant l'utilisation de fûts à pression à fonds bombés convexes à la pression pour les matières corrosives. Comme cela avait été souligné, ce type de fûts à pression est utilisé en Amérique du Nord depuis 1936, notamment pour le transport de chlore et de dioxyde de soufre, sans que cela ait causé d'incidents. Les fonds bombés convexes à la pression y sont considérés comme un élément de sécurité car ils se déforment vers l'extérieur en cas de surpression, donnant ainsi une indication visuelle immédiate de remplissage excessif.



**Exemple de fût à pression à fonds bombés convexes à la pression**

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est à nouveau penché sur la question dans la mesure où l'interdiction contenue dans la norme aurait de nombreuses répercussions négatives dans de multiples parties du monde où ces fûts à pression sont utilisés, alors même que l'expérience en matière de sécurité y est très positive. Les défenseurs de ce type de fûts en ont souligné les avantages. Souder une collerette de protection de la soupape est par exemple inutile puisqu'avec les fonds bombés convexes, la soupape ne dépasse pas.

Finalement, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'accompagner la référence à la norme ISO 21172-1:2015 d'un nota annulant l'interdiction d'utiliser des fûts à pression à fonds bombés convexes à la pression pour le transport de matières corrosives.

Température de l'eau lors de l'épreuve de pression interne sur les emballages et GRV en plastique

Les chapitres 6.1 et 6.5 ne définissent pas quelle doit être la température de l'eau pour l'épreuve hydraulique de pres-

sion interne sur les emballages et GRV en plastique. Or, comme l'ont montré différentes études, celle-ci a des répercussions importantes sur le comportement mécanique des plastiques. Ces mêmes études ont également prouvé que plus la température était élevée, plus l'emballage plastique se dégradait rapidement. En outre, selon la température de l'eau, les épreuves sur modèle type peuvent afficher des résultats différents (succès ou échec).

Afin que les résultats des épreuves soient mieux comparables, il a été proposé de définir une température minimale de l'eau de 12 °C pour les épreuves de pression interne des récipients intérieurs en plastique, GRV en plastique et GRV composites avec récipient intérieurs en plastique.

Plusieurs délégations ont objecté à l'établissement d'une température minimale et il a donc été décidé d'exiger simplement l'indication dans le procès-verbal d'épreuve de la température de l'eau utilisée pour l'épreuve de pression interne.

### Documentation

Indication des désignations officielles de transport"

Dans la colonne (2) du tableau A, certaines rubriques comprennent plusieurs désignations officielles de transport (ex. : ONU 1057 Briquets ou Recharges pour briquets). Selon la phrase d'introduction du 3.1.2.2, ces désignations ne doivent pas nécessairement être toutes inscrites sur le document de transport ou le colis. En revanche, dans les exemples donnés ensuite, il est dit que seule la désignation qui convient le mieux est retenue. La phrase d'introduction a par conséquent été modifiée afin d'éliminer cette contradiction. À l'avenir, il ne sera plus permis d'indiquer dans le document de transport et sur le colis les désignations officielles de transport qui ne se rapportent pas aux marchandises transportées. Pour les colis contenant différentes marchandises de même numéro ONU mais avec des désignations officielles de transport différentes, chacune des désignations devra être indiquée séparément

dans le document de transport ou sur le colis, sauf stipulation contraire applicable du règlement (p. ex. disposition spéciale 367 pour les matières apparentées aux peintures).

### Transports des piles et batteries au lithium

Le Sous-comité a constaté que pour le transport de piles et batteries au lithium, les Instructions techniques de l'OACI prescrivait dans certains cas une étiquette de danger de modèle « 9A », alors que selon le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR/ADN seul le marquage des piles ou batteries au lithium conformément au 5.2.1.9 est nécessaire. Cela pose problème en cas de transport précédant ou suivant un transport aérien.

Il a été décidé de signaler cette différence de marquage des colis en trafic aérien dans un nota à la disposition spéciale 188.

### Terminologie

Les notions de danger et de risque  
Dans les dispositions du Règlement type, les termes « danger » et « risque » sont employés comme synonymes, sans tenir compte des définitions différentes de ces deux termes. En effet, la notion de « danger » se rapporte aux propriétés intrinsèques d'une matière ou d'un objet susceptibles d'entraîner des lésions corporelles ou des dégâts matériels, ou de polluer l'environnement, tandis que la notion de « risque » se rapporte à la probabilité que survienne un tel dommage.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de procéder aux corrections nécessaires dans la version anglaise du Règlement type de l'ONU et d'en examiner les répercussions sur les autres versions linguistiques.

### Prochaine session

La 50<sup>e</sup> session aura lieu du 28 novembre au 6 décembre 2016 à Genève et achèvera les travaux sur la 20<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

*Jochen Conrad*

## RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (GENÈVE, 19-23 SEPTEMBRE 2016)

Du 19 au 23 septembre 2016 a eu lieu à Genève, sous la présidence de M. Claude Pfauvadel (France), la session d'automne de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU. 24 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ainsi que 16 organisations non gouvernementales ont participé.

### Citernes

Prévention des infiltrations d'eau dans les soupapes de sécurité

Certaines soupapes de sécurité sont conçues de telle manière que de l'eau peut s'accumuler dans l'ouverture de vidange. C'est le cas en particulier pour certains types de soupapes de sécurité utilisés sur des citernes destinées au transport de gaz liquéfiés inflammables tels que le GPL. Si cette eau gèle, le fonctionnement des soupapes peut s'en trouver altéré. Le groupe de travail sur les citernes a approuvé l'introduction d'une prescription de construction supplémentaire pour les citernes de gaz, accompagnée d'une mesure transitoire. À l'avenir, les soupapes de sécurité dans lesquelles de l'eau peut s'accumuler devront être munies d'un chapeau protecteur. L'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a été priée pour la prochaine Réunion commune de vérifier si les chapeaux de protection exigés pouvaient compromettre le bon fonctionnement des soupapes de sécurité.



vert de l'alliage d'aluminium dont est fait le réservoir et d'une peinture blanche écaillée.

Le 6.8.2.1.9 stipule que les matériaux utilisés pour les réservoirs et les revêtements protecteurs en contact avec les matières transportées ne doivent pas réagir dangereusement avec ces dernières, former des produits dangereux ou affaiblir le matériau de manière appréciable. Or, lorsqu'un revêtement protecteur est utilisé, c'est lui qui entre en contact avec les matières transportées et la prescription ne s'applique donc pas au matériau même du réservoir.

Au cours de la durée de vie d'une citerne, des défauts peuvent apparaître dans le revêtement protecteur comme suite, par exemple, à des dommages mécaniques provoqués par des appareils de nettoyage. Lorsque des matières corrosives sont transportées dans des citernes en

alliage d'aluminium, toute défectuosité du revêtement protecteur peut se traduire immédiatement par un trou et une perte d'intégrité de la citerne.

Un groupe de travail informel réuni sur invitation des Pays-Bas a proposé différentes modifications des prescriptions dans le but d'éviter à l'avenir les incidents de ce type. Ces propositions étaient axées sur l'interdiction du recours à des réservoirs en alliage d'aluminium pour le transport de matières dont l'effet corrosif pour ces alliages est connu. Une autre approche à l'étude pour l'avenir utiliserait les critères de classification relatifs à l'effet corrosif.

Les futurs contrôles et épreuves périodiques et intermédiaires comporteront un examen visuel des revêtements protecteurs. Des examens plus approfondis ne seront réalisés que si des anomalies sont détectées. Il s'agit ainsi de réduire au maximum les interventions qui sont susceptibles d'endommager le revêtement protecteur.

### Interprétation du RID/ADR/ADN

Indication du nom technique dans le document de transport

Le 5.4.1.4.1 du RID dispose que le document de transport doit être rempli dans une ou plusieurs langues, l'une d'elles devant être le français, l'allemand ou l'anglais. Les 5.4.1.4.1 de l'ADR et de l'ADN prévoient en revanche non seulement ces trois langues, mais aussi une langue officielle du pays expéditeur.

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) s'est demandé si le nom technique, dont l'indication est requise pour certaines rubriques génériques

Citernes munies d'un revêtement protecteur ou d'une doublure protectrice  
Le 3 juillet 2013 aux Pays-Bas, un véhicule-citerne transportant de l'acide fluorhydrique a connu un défaut d'étanchéité de son revêtement protecteur qui a conduit à l'apparition d'un trou dans le réservoir en alliage d'aluminium. L'acide fluorhydrique s'écoulant au-dessus de l'axe de la citerne a dissous en très peu de temps le matériau du réservoir sur près du quart de son diamètre, ainsi qu'une partie du renfort.

Sur ces photos, la partie noire est le revêtement protecteur, colmaté avec un bouchon de fortune. Il est recou-

et n.s.a., devait lui aussi être traduit, observant qu'il était tout à fait possible que certains noms techniques n'existent que dans une langue et n'aient pas de traduction « officielle ».

La Réunion commune a établi que la disposition linguistique s'appliquait également au nom technique, mais que dans le cas de la classe 6.2, les dénominations scientifiques, pour lesquelles il n'y a pas de traduction dans toutes les langues, pouvaient être employées. En réponse à une question complémentaire de l'UIC, elle a cependant estimé que le transporteur n'était pas tenu d'être en mesure de juger si un nom technique avait été indiqué correctement dans le document de transport (p. ex. orthographe, langue autorisée [allemand, anglais ou français]).

Mesures transitoires aux 1.6.2.13 et 1.6.2.15

Les mesures transitoires aux 1.6.2.13 et 1.6.2.15 régissent l'utilisation jusqu'à leur prochaine épreuve périodique des cadres de bouteilles qui ne portent pas les marques prévues respectivement depuis 2013 et 2015.

L'Association européenne des gaz industriels (EIGA) considère que ces mesures ne sont pas claires car elles ne disent pas ce qu'il faut faire de ces cadres de bouteilles au moment de l'épreuve périodique en question. Par le passé, elles ont fait l'objet d'interprétations différentes de la part d'exploitants de cadres de bouteilles et des organismes de contrôle. Elles ont entre autres été interprétées en ce sens que les cadres de bouteilles devaient être retirés du trafic au moment de l'épreuve périodique.

La Réunion commune a noté que la formulation de ces mesures était conforme à l'usage et que la modifier impliquerait de revoir la formulation de nombreuses autres mesures transitoires. Elle a établi que :

- la disposition transitoire portait sur le marquage et que les cadres de bouteilles portant d'anciennes

marques pouvaient être utilisés jusqu'à la date de leur prochaine épreuve périodique ;

- à cette prochaine épreuve périodique, la marque devait être mise en conformité, la mesure transitoire n'étant alors plus pertinente pour les cadres de bouteilles concernés qui peuvent continuer à être utilisés avec leur nouvelle marque conforme.

### Nouvelles propositions pour le RID/ADR/ADN

Étiquette de danger de modèle « 9A »  
Lorsque le nouveau modèle d'étiquette de danger « 9A » a été introduit dans le RID/ADR/ADN 2017, il a manifestement été omis de le mentionner au côté de l'étiquette 9 existante dans le tableau des interdictions de chargement en commun au 7.5.2.1. Cette omission engendrerait une interdiction involontaire de chargement en commun.

La Réunion commune a confirmé que le 7.5.2.1 aurait dû être modifié par suite de l'introduction du modèle d'étiquette « 9A » avec les modifications pour l'édition 2017 et a décidé d'intégrer cette modification dans un rectificatif.

### Examen visuel du chargement des engins de transport plombés

En vertu du 1.4.2.2.1 c), le transporteur est tenu de procéder à un examen visuel du chargement. Lors de la précédente Réunion commune, l'Autriche avait demandé comment cette obligation était comprise dans les différents pays pour les engins de transport portant des scellés non officiels. Elle a notamment souligné qu'en conséquence de la règle VI-2 de la Convention SOLAS, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 et selon laquelle l'expéditeur doit déterminer la masse brute du conteneur et en informer à l'avance la compagnie maritime, les conteneurs seraient à l'avenir plus souvent plombés afin de s'assurer qu'ils n'ont pas été ouverts et que l'information est toujours valable arrivés au port.

Étant donné que pour les engins de

Cette deuxième session du cycle 2016/2017 portait principalement sur les modifications pour l'édition 2019 du RID/ADR/ADN. Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni). Sa décision la plus importante a été l'adoption de nouvelles prescriptions pour les citernes munies d'un revêtement protecteur ou d'une doublure protectrice. En sus de différentes questions d'interprétation et de propositions de modification, les conclusions du groupe de travail informel pour le transport d'équipements électriques et électroniques au rebut contenant des piles au lithium ont également été examinées en session plénière. Il a été décidé de reformuler la disposition spéciale existante pour les piles au lithium usagées et d'en introduire une nouvelle pour les équipements au rebut. Plusieurs corrections nécessaires de l'édition 2017 ont également été adoptées.

transport acheminés ultérieurement par mer, le Code IMDG exige l'émission d'un « certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule » confirmant que les prescriptions de chargement ont été respectées, la Réunion commune est convenue que le transporteur pouvait dans ce cas se fier aux informations données dans ce certificat et n'avait pas à procéder lui-même à un examen visuel du chargement.

### Conseillers à la sécurité

Après l'adoption en sa précédente session d'une proposition de l'Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA) visant à étendre aux expéditeurs de marchandises dangereuses l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité (voir Bulletin 2/2016, p. 20/21), la Réunion commune a cette fois-ci approuvé les mesures transi-

toires présentées par l'EASA, entre autres pour les certificats de formation des conseillers à la sécurité.

La Réunion commune a pris note, toujours avec circonspection, des questions laissées en suspens à la session précédente en ce qui concerne l'extension de l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité aux exploitants de wagons-citernes, conteneurs-citernes et citernes mobiles et l'harmonisation des rapports annuels des conseillers à la sécurité.

Pour ce qui est d'étendre l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité, des réserves ont été émises dans la mesure où les exploitants ne sont pas nécessairement directement impliqués dans l'utilisation des wagons-citernes, conteneurs-citernes et citernes mobiles.

La proposition d'établir des principes directeurs pour l'harmonisation des rapports annuels des conseillers à la sécurité a également été reçue avec réticence, étant donné que des formats obligatoires existent déjà dans certains pays, que les rapports sont en partie fonction des activités des entreprises et que des modèles adaptés aux différents secteurs d'activité ont déjà été mis au point par les organisations représentant ces secteurs.

À la lumière des discussions, le représentant de l'EASA présentera une nouvelle proposition s'il le juge approprié.

### Rapports des groupes de travail informels

Transport d'équipements électriques et électroniques au rebut contenant des piles au lithium

C'est à sa session de septembre 2014 que la Réunion commune a

pour la première fois discuté de possibles conditions de transport et exemptions pour les marchandises dangereuses contenues dans des équipements électriques et électroniques au rebut transportés en vue de leur élimination ou recyclage. Elle avait alors approuvé la création d'un groupe de travail informel qui devait d'abord procéder à un état des lieux des études et projets menés dans les États membres de l'UE dans le cadre de l'application de la directive européenne no 2012/19/UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques.

Après deux réunions, le groupe de travail a présenté à la Réunion commune les recommandations suivantes :

- La disposition spéciale 636 ne devrait plus s'appliquer qu'aux batteries et piles au lithium et ne plus contenir que son alinéa b) non modifié. Les équipements contenant des piles ou batteries au lithium devraient faire l'objet d'une disposition spéciale séparée.
- Les batteries et piles contenues dans des équipements mais ne servant pas de source principale d'alimentation devraient être totalement exemptées étant donné que la teneur en lithium de ces piles de secours servant à assurer l'intégrité des données en cas de panne de courant est très faible (< 1 g) et qu'elles sont entièrement confinées dans l'équipement.
- Les conditions de transport des déchets d'équipements électro-

niques et électriques devraient encore être allégées pour le transport vers les lieux de traitement intermédiaire. En plus des emballages déjà prévus pour l'élimination des batteries au lithium dans l'instruction d'emballage P 909, les récipients spécialement conçus pour leur collecte devraient être autorisés. Comme pour les batteries au lithium usagées, un système d'assurance de la qualité doit garantir que la quantité totale de piles ou batteries au lithium dans chaque unité de transport ne dépasse pas 333 kg.

La Réunion commune a adopté toutes les propositions de modification du groupe de travail. Pour permettre l'application immédiate des nouvelles prescriptions, le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'il prendrait l'initiative d'un accord particulier multilatéral pour les États intéressés.

### Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN aura lieu du 13 au 17 mars 2017 à Berne et les discussions sur les modifications 2019 y seront poursuivies.

*Jochen Conrad  
Katarina Guricová*

## LA PRÉSUMPTION DE DOMMAGE EN CAS DE RÉEXPÉDITION L'APPLICATION DE L'ARTICLE 28, § 3, DES CIM AUX TRANSPORTS CIM-SMGS

Dans le cadre de transports CIM-SMGS, il n'est pas toujours possible de prouver si le dommage est survenu pendant l'exécution du contrat CIM ou du contrat SMGS. La présomption de dommage en cas de réexpédition permet alors de considérer, jusqu'à preuve du contraire, que le dommage est apparu pendant l'exécution du dernier contrat de transport. L'article 40 du SMGS révisé, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, comporte une présomption de droit pour les cas où le lieu du dommage n'est pas connu, similaire à la présomption prévue à l'article 28, § 3, des CIM. La condition de réciprocité nécessaire à l'application de cette disposition des CIM est ainsi pleinement remplie. Entre juillet 2008 et juin 2015, la présomption de droit n'a été appliquée dans le cadre de transports CIM-SMGS que pour des envois remis au transport accompagnés de la lettre de voiture CIM/SMGS.

L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) révisé le SMGS<sup>1</sup> en s'inspirant des dispositions qui avaient été élaborées pour une annexe à une nouvelle convention<sup>2</sup> organisée de manière similaire à la COTIF. L'adoption des modifications correspondantes selon une procédure simplifiée permet une adaptation en continu (annuelle) du texte. La version du SMGS entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2015 proposait d'importantes innovations sur le fond et sur la forme, dont un remaniement de la disposition sur la présomption en cas de réexpédition (article 40) significatif pour l'application de l'article 28, § 3, des CIM. La version entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2016 ne comporte quant à elle pas de modification concernant cette question.

L'article 23, § 10, du SMGS en vigueur avant le 1<sup>er</sup> juillet 2015 a été remplacé par une disposition intitulée « Présomption en cas de changement du régime juridique régissant le contrat de transport », qui s'applique aux envois venant d'un pays n'appliquant pas le SMGS et devant être réex-

pédiés sous le régime du SMGS. La présomption réfutable que l'avarie ou la perte partielle est survenue durant l'exécution du dernier contrat de transport, c'est-à-dire du contrat SMGS, est assortie de la condition que l'envoi a été accepté sans réserves par le transporteur.

Cela a une incidence directe sur l'application de l'article 28, § 3, des CIM, qui prévoit une présomption réfutable dans le cas où le contrat de transport antérieur à la réexpédition est soumis à une « convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux RU CIM », comme le SMGS, et que cette convention contient « une même présomption de droit » en faveur des envois expédiés conformément aux RU CIM. Sa condition d'application est que « l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition ».

On peut aujourd'hui considérer que les deux régimes (CIM et SMGS) comportent une présomption de droit

**Note bibliographique**  
Commentaire sur l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) [russe]

Auteurs : Uldis Petersons, Liubov Bakhareva, Veronika Kovalevskaïa, Olga Graftsova, Irina Toutova  
© 000 « Liegra », publication en langue russe, 2016  
© Uldis Petersons, Liubov Bakhareva, Veronika Kovalevskaïa, Olga Graftsova, Irina Toutova, texte, 2016  
ISBN 978-9934-8588-1-9  
ISBN 978-9934-8588-2-6

comparable pour les envois réexpédiés dont le lieu de dommage est inconnu<sup>3</sup>. En effet, à la différence de l'ancien article 23, § 10, du SMGS, le parallélisme des dispositions sur la présomption en cas de dommage dans les deux réglementations n'est plus limitée aux envois avec lettre de voiture CIM/SMGS.

<sup>1</sup> Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer, dont l'objet est le trafic ferroviaire direct pour le transport de marchandises entre les chemins de fer des États suivants : Afghanistan, Albanie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bulgarie, Chine, Corée du Nord, Estonie, Géorgie, Hongrie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Moldavie, Mongolie, Ouzbékistan, Pologne, Russie, Slovaquie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Viêt Nam

<sup>2</sup> Le projet de convention est disponible en anglais, chinois et russe sur le site Internet de l'OSJD : <http://en.osjd.org>

<sup>3</sup> Ce constat a été confirmé par une décision de la 12<sup>e</sup> Assemblée générale (ch. 10 du document final). Les explications concernant l'article 28 des CIM dans le Rapport explicatif ont été modifiées en conséquence : « L'article 40 de la version du SMGS en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015 comporte une présomption similaire pour la réexpédition de marchandises transportées depuis un État non membre du SMGS. ».

## Historique

La présomption de droit en cas de réexpédition a une longue histoire. Le problème s'est posé dès le début du siècle dernier : la partie lésée ne pouvait alors faire aboutir son action en dommages-intérêts née du contrat de transport si elle n'était pas en mesure de prouver au cours de l'exécution duquel des deux contrats de transport successifs le dommage s'était produit. Il s'agissait à l'époque de cas dans lesquels un transport national précédait un transport soumis à la Convention sur le transport international de marchandises par chemin de fer (Convention internationale de Berne – CIB, par la suite convention CIM), ou dans lesquels le transport était effectué sur la base de deux contrats de transport successifs soumis à la CIB/CIM. La jurisprudence étant défavorable pour les usagers des chemins de fer, de premières propositions pour résoudre ce problème ont été discutées dès la 4<sup>e</sup> Conférence de révision (1932). Une disposition a alors été adoptée, aux termes de laquelle il y avait présomption que le dommage s'était produit au cours de l'exécution du dernier contrat de transport. Cette disposition était toutefois très restrictive et ne couvrait qu'une petite partie des cas pour lesquels il ne pouvait être établi dans le cadre duquel des contrats de transport successifs le dommage était survenu. La présomption ne pouvait s'appliquer que lorsque le transport précédent et le transport suivant la réexpédition étaient soumis à la CIM.

Lors de la 5<sup>e</sup> Conférence de révision (1952), la présomption de dommage a été étendue aux cas dans lesquels les transports successifs sont soumis à différents droits de transport, à la condition toutefois que la CIM eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire. Dans le cas d'une réexpédition CIM-SMGS, la

présomption de dommage n'entraîne donc en ligne de compte que si le transport SMGS était effectué dans des États qui étaient également parties à la CIM.

Lors de la révision partielle en 1989, cette disposition a encore été étendue. Une règle spécifique à la réexpédition SMGS-CIM a été introduite dans l'article 38, § 2, al. 2, des Règles uniformes CIM 1980. En cas de réexpédition SMGS-CIM, il n'importait plus que les RU CIM eussent été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination. À la place, le principe de réciprocité fut introduit : la présomption de dommage s'appliquait en cas de réexpédition conformément aux CIM d'envois en provenance du domaine du SMGS sous réserve que la même présomption soit prévue en faveur des envois du domaine CIM réexpédiés en direction du domaine SMGS. Tant que cette condition n'était pas remplie, la disposition des CIM n'était pas applicable.

Lors de la révision en profondeur de la COTIF, qui s'est conclue avec l'adoption du Protocole de Vilnius en 1999, la disposition a été reprise dans l'article 28, § 3, des CIM.

### L'article 28, § 3, des CIM et l'article 23, § 10, du SMGS dans sa teneur au 1er juillet 2008 : une même présomption de droit pour les envois avec lettre de voiture CIM/SMGS

Avec la disposition introduite dans la version du 1er juillet 2008 du SMGS (nouveau paragraphe 10 de l'article 23), la condition de réciprocité était remplie en partie, à savoir pour les envois avec lettre de voiture CIM/SMGS. Ses conditions d'application étaient les suivantes :

- envoi avec lettre de voiture CIM/SMGS,

- perte partielle ou avarie,
- dommage constaté au lieu de réexpédition,
- dommage constaté après l'apposition du timbre à date sur la lettre de voiture CIM/SMGS,
- envoi accepté par la compagnie de chemins de fer appliquant le SMGS ou le transporteur appliquant les CIM sans irrégularités apparentes.

Des conditions identiques étaient expressément définies pour les transports dans le sens CIM-SMGS (alinéa 1) et les transports SMGS-CIM (alinéa 2). Le troisième alinéa établissait quant à lui clairement que la présomption s'appliquait que la marchandise ait ou non été transbordée dans un wagon à écartement différent.

De nature déclaratoire, le deuxième alinéa, dans lequel était formulée une présomption de droit en faveur des envois SMGS dans le domaine de la CIM, correspondait en partie à l'article 28, § 3, CIM. Ainsi, selon l'article 23, § 10, du SMGS, la même présomption s'appliquait dans les deux sens pour les envois avec lettre de voiture CIM/SMGS : d'une côté en faveur des envois en provenance du domaine SMGS, de l'autre en faveur des envois provenant du domaine CIM. En revanche, la disposition ne concernait pas les transports avec deux lettres de voitures distinctes.

### L'article 28, § 3, des CIM et l'article 40 du SMGS : des dispositions comparables

Les conditions à remplir sont aujourd'hui semblables dans les deux régimes juridiques, mais pas tout à fait identiques :

## Article 28, § 3, CIM

## Article 40, SMGS

Réexpédition (après un transport soumis à une convention de nature comparable)

Nouvelle lettre de voiture correspondant au changement de régime juridique du contrat de transport, c.-à-d. réexpédition

d'un envoi (même objet du transport)

dans un même lieu  
(le lieu de livraison du premier contrat de transport est également le lieu de réexpédition)

dans l'état dans lequel il est arrivé au lieu de réexpédition

accepté sans réserve par le transporteur

Envoi resté en permanence sous la garde du transporteur

Perte partielle ou avarie

Avarie ou déchet de route

constaté(e) après la réexpédition/le changement de régime

Même présomption de droit en faveur des envois passant du champ d'application des CIM au champ d'application du SMGS

Par suite, les cas de dommage de même type sont couverts dans les deux sens. À la lecture de ce comparatif, la question peut se poser de savoir si la présomption du SMGS entre en ligne de compte même lorsque la marchandise n'est pas restée en permanence sous la garde du transporteur. Il s'agirait par exemple du cas où un transport CIM est suivi d'un entreposage ou transbordement réalisé, avant que l'envoi ne soit réexpédié sous l'empire du SMGS, par une entreprise indépendante du transporteur et agissant sur ordre de l'expéditeur, c'est-à-dire ni par le transporteur lui-

même, ni par un des ses auxiliaires à sa demande. On ne peut en effet automatiquement supposer que dans les transports est-ouest et ouest-est, le transbordement (dans des wagons à écartement différent) soit dans la pratique toujours lié à un contrat de transport CIM ou SMGS, ou au dernier ou premier transporteur CIM ou SMGS. Or la présomption n'a de sens que si la marchandise ne passe sous la garde d'aucun autre que le transporteur CIM et le transporteur SMGS. La deuxième condition supplémentaire dans les CIM s'explique par l'historique donné plus haut. Lors de la révision du

SMGS, le législateur est à juste titre parti du principe que la réciprocité existait de plein droit.

## Sens de la présomption : simplifier les preuves

Avec cette présomption de droit, il y a renversement de la charge de la preuve quant à l'une des conditions nécessaires à la responsabilité du transporteur dans les deux régimes juridiques, à savoir l'apparition du dommage entre le moment de la prise en charge de la marchandise, c'est-à-dire ici de la réex-



pédition, et celui de sa livraison.

Le but de la présomption est de simplifier les choses pour le destinataire final lésé, qui ne doit plus fournir la preuve, nécessaire dans les deux régimes mais parfois difficile à apporter après la réexpédition, que le dommage s'est produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise (au lieu de réexpédition) et celui de la livraison au lieu de destination final. Il reste loisible au transporteur de prouver que le dommage ne s'est pas produit au cours du dernier contrat de transport.

### Effets de la présomption

La présomption valable jusqu'à preuve

du contraire que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport a des effets sur tous les éléments déterminants pour l'exercice des actions en dommages-intérêts : qualité pour agir en justice, qualité pour défendre en justice, montant de l'indemnité, extinction et prescription.

- L'ayant droit est le destinataire du dernier contrat de transport.
- Les actions peuvent être exercées contre le ou les transporteurs du dernier contrat de transport.
- Le montant de l'indemnité est fonction du dernier contrat de transport (valeur de la marchandise au jour et au lieu de la réexpédition, indication de la valeur ou

intérêt à la livraison conformément au dernier contrat de transport).

- L'extinction et la prescription de l'action sont fonction du dernier contrat de transport.

Si une de ces conditions n'est pas remplie, la présomption ne s'applique pas. La demande en indemnisation est néanmoins jugée sur la base du dernier contrat si un dommage est constaté et une réclamation présentée au lieu de destination. La personne lésée devrait cependant prouver que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport.

*Eva Hammerschmiedová*

## UN VOYAGEUR PREND LE TRAIN SANS BILLET : Y A-T-IL RELATION CONTRACTUELLE ENTRE LUI ET LE TRANSPORTEUR ?

### ARRÊT C-261/15 DE LA CJUE DU 21 SEPTEMBRE 2016 EN PROCÉDURE PRÉJUDICIELLE

À la suite d'une demande de décision préjudicielle par un tribunal belge, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) s'est penchée sur l'interprétation de l'article 6, § 2, des CIV, figurant à l'annexe I du règlement (CE) no 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires : « Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes. ». La CJUE a établi dans son arrêt que cette disposition ne s'opposait pas au droit national belge, lequel détermine les éléments constitutifs de l'infraction pénale commise par tout voyageur voyageant sans titre de transport et ne procédant pas par la suite à une régularisation de sa situation dans les délais fixés par la loi. L'application de l'article 6, § 2, des CIV ne s'oppose pas non plus aux dispositions du droit belge établissant que cette infraction exclut l'existence d'un contrat de transport.

#### Résumé des faits

À l'occasion de quatre voyages en train en Belgique, M. Demey n'a pas été en mesure de présenter de titre de transport. Il ne s'est acquitté du prix du trajet et de la majoration demandée par le contrôleur ni dans le train, ni comme suite aux lettres de mise en demeure envoyées par

la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). En conséquence, la SNCB a assigné M. Demey devant le juge de paix d'Ypres et a réclamé le paiement des titres de transport et d'une indemnité forfaitaire complémentaire à la place de la majoration initialement prévue. Elle s'est appuyée à cet effet sur le droit belge, selon lequel M. Demey a commis des infrac-

tions pénales justifiant l'indemnité forfaitaire.

M. Demey a plus particulièrement contesté cette indemnité forfaitaire, avançant qu'il s'agissait d'une clause abusive de la SNCB contre laquelle il était protégé par la législation relative à la protection des consommateurs. Il a soutenu que pour chacun de ses

voyages en train, il existait automatiquement une relation contractuelle entre lui et le transporteur en vertu de l'article 6, § 2, dernière phrase, de l'annexe I du règlement no 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), c'est-à-dire les CIV, qu'il ait ou non acquis un titre de transport par avance ou dans le train et payé le prix du trajet.

L'article 6 des CIV fait partie du PRR et est par conséquent également applicable au trafic national en Belgique en vertu de l'article 2 du PRR. Selon le droit belge, l'infraction pénale commise exclut toute relation contractuelle et donc l'application des dispositions sur la protection des consommateurs.

Dans ces conditions, le juge de paix d'Ypres a décidé de poser à la CJUE la question préjudicielle ci-après afin que soit établi si l'article 6, § 2, des CIV s'opposait au jugement.

#### Question préjudicielle :

« L'article 6, paragraphe 2, [dernière phrase], de [l'appendice A figurant à] l'annexe I du [règlement no 1371/2007] s'oppose-t-il aux dispositions pénales nationales belges [...] sur la base desquelles un voyageur ferroviaire sans titre de transport – ni régularisation de cette situation dans les délais prévus par la réglementation – commet une infraction pénale qui exclut tout lien contractuel entre la société de transport et le voyageur ferroviaire, de telle sorte qu'est également refusé au voyageur ferroviaire [le bénéfice] des dispositions de protection juridique en la matière du droit européen et du droit national belge qui se greffent sur ce lien contractuel (exclusif) avec ce consommateur, [...] ? »

Il s'agit ici d'une question de com-

préhension et d'interprétation de l'article 6, § 2, des CIV : Peut-on s'appuyer sur cet article pour dire si un contrat s'est formé entre la SNCB et le voyageur ?

#### Réponse de la CJUE :

« L'article 6, paragraphe 2, dernière phrase, de l'appendice A de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999, figurant à l'annexe I du règlement (CE) no 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à des dispositions nationales qui prévoient qu'une personne qui effectue un voyage en train sans être en possession d'un titre de transport à cet effet et qui ne régularise pas sa situation dans les délais prévus par ces dispositions n'a pas de lien contractuel avec l'entreprise ferroviaire. »

#### Motifs

La CJUE résume le fond du litige en ce sens qu'il s'agit de déterminer si, en vertu de l'article 6, § 2, des CIV, un contrat de transport est conclu dès qu'une personne voyage dans un train, qu'elle soit ou non en possession d'un titre de transport à cet effet. La CJUE conclut que la disposition en question porte sur la preuve de l'existence d'un tel contrat, mais n'en régit pas les conditions de formation, ces dernières étant réglementées par les dispositions nationales pertinentes. L'article 6, § 2, des CIV présuppose plutôt l'existence d'un contrat de transport préalablement conclu. La CJUE avance que le libellé des articles 7 à 9 des CIV confirme cette conclusion.

#### Remarque du Secrétariat

L'article 6 des CIV ne régissant pas la conclusion du contrat de transport, il ne peut s'opposer à l'application du droit belge à cet endroit (art. 8, § 2, COTIF). Nous saluons la clarté de la réponse de la CJUE.

De manière générale, ajoutons que le contrat de transport est effectivement conçu comme un contrat consensuel dans les RU CIV (tout comme dans les RU CIM) et que le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport. Cela signifie que la formation du contrat nécessite la volonté concordante des parties, volonté concordante dont il ne peut être question dans le cas d'une personne voyageant sans payer.

La CJUE a conclu très pertinemment que l'article 6, § 2, des CIV ne concernait que la preuve de l'existence d'un contrat de transport. Le titre de transport n'est qu'un document de preuve préconstituée. Lorsqu'un contrat de transport a été conclu, mais que le titre de transport ne peut être présenté (par exemple en cas de perte ou de vol), d'autres éléments de preuve sont considérés. La perte du titre n'entraîne pas la cessation du contrat mais complique simplement l'apport de preuves par le voyageur.

**La disposition selon laquelle l'absence ou la perte du titre de transport n'affecte pas l'existence du contrat (art. 6, § 2) ne peut être interprétée en ce sens que quiconque monte à bord d'un train devient automatiquement partie d'un contrat de transport.**

**Il faut bien distinguer deux choses : l'existence d'un contrat et la preuve du contrat. La première dépend d'une volonté concordante des deux parties contractantes. La seconde correspond le plus souvent au titre de transport.**

Eva Hammerschmiedová

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2017

DATE	RÉUNION	LIEU
27 janvier	Arrangement administratif – Réunion de travail commune ERA-OTIF	Bruxelles - Belgique
8 - 9 février	Groupe de travail RID-ATMF, 4 <sup>e</sup> session	Bruxelles - Belgique
21 - 22 février	31 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent WG TECH	Rome - Italie
13 - 17 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	Berne - Suisse

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2017

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
25 - 26 janvier	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
2 février	10 <sup>e</sup> anniversaire – Protocole ferroviaire de Luxembourg	UNIDROIT	Luxembourg
7 février	Groupe de travail STI LOC&Pas	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Lille - France
14 - 17 février	WP 30. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	CEE-ONU	Genève - Suisse
14 - 17 février	Groupe de travail temporaire sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
19 - 21 février	33. Storck Symposium 2017	Verlag ecomed Storck	Hambourg - Allemagne
21 - 24 février	Comité des transports intérieurs – 70 <sup>e</sup> anniversaire	CEE-ONU	Genève - Suisse
28 février - 1 mars	Groupe d'experts de l'UIC, Transport de marchandises dangereuses	UIC	Belgique
23 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
24 mars	Groupe de travail multimodalité	CIT	Berne - Suisse

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante : [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)), sous l'onglet « Médias ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

**La rédaction du Bulletin**

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)