



OTIF



**Bulletin
des transports
internationaux ferroviaires**

**Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires**



**Publication trimestrielle
de l'OTIF**

120^e Année

Organisation
intergouvernementale
pour les transports internatio-
naux ferroviaires

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Berne

Tél.: +41 31 359 10 10

Fax: +41 31 359 10 11

Site web: 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

Communiqués officiels	1
Communications officielles COTIF	1
L'Assemblée générale a élu le Secrétaire général pour la période 2013 - 2015	1
Communiqués non officiels	2
Autres Communications	2
L'adhésion du Pakistan	2
Pourront des états, non membres de l'OSJD à l'avenir également soumettre des corridors individuels au régime juridique de la COTIF ?	2
Jurisprudence	3
Cour d'Appel de Naumburg (D) - Arrêt du 09.06.2011	3
Chute d'un voyageur dans un train	3
Publications & liens intéressants	3
In memoriam	5
Gregor Oberreuter	5



Communications officielles COTIF

L'Assemblée générale a élu le Secrétaire général pour la période 2013 - 2015

François Davenne de France a su s'imposer le 20.09.2012 face à ses concurrents d'Autriche et de Suisse et a été élu par l'Assemblée générale au poste du Secrétaire général pour la période 2013 - 2015.

Les États membres ont ainsi exprimé leur choix allant en faveur d'un ré-aiguillage marqué de l'organisation basé sur les suppositions que d'une part les règlements de l'OTIF devaient être applicables en toute harmonie et sans se concurrencer dans les trois « cercles » des États membres de l'OTIF (États de l'UE, étant exclusivement membres de l'OTIF, États de l'UE dont les entreprises ferroviaires sont membres de l'OSJD et des États extérieurs à l'UE) et que d'autre part l'importance accrue de l'Agence ferroviaire européenne (ERA - agence ferroviaire des États de l'Union Européenne) nécessitait une réévaluation fondamentale ainsi qu'une adaptation des travaux effectués au sein de l'OTIF.

Le souhait de ce ré-aiguillage de l'OTIF exprimé par les États membres de l'OTIF se fonde surtout sur deux axes :

- Concentrer le travail d'élaboration de normes techniques sur une étroite coopération partenariale avec l'ERA, afin de permettre en particulier aux États non membres de l'UE de pouvoir suivre bien en amont les travaux d'élaboration de normes au sein de l'ERA.
- Rendre à l'organisation sa flexibilité et élargir ses contacts avec les organisations de partenariat multilatérales, que se soient l'UE, l'OSJD ou des opérateurs tels que le CIT ou RailNetEurope, afin d'assurer que leur expertise soit incorporée dans l'élaboration des normes, gagnants ainsi en efficacité et en reconnaissance.

Katja Bürkholz ■



© OTIF 2012



Autres Communications

L'adhésion du Pakistan

Pourront des états, non membres de l'OSJD à l'avenir également soumettre des corridors individuels au régime juridique de la COTIF ?



© OTIF 2012

L'adhésion du Pakistan se voit actuellement encore confronté à des obstacles juridiques. La motivation centrale de l'adhésion du Pakistan réside dans l'application du droit uniforme de la COTIF au corridor ferroviaire entre Islamabad et Istanbul via Téhéran. Il s'agit tout de même d'un corridor sur le territoire de la République Islamique du Pakistan de 1.900 km de longueur. En absence de solution juridique permettant de soumettre ce corridor explicitement aux contrats de transport en trafic international des voyageurs et marchandises (CIM et CIV), ce pays serait obligé de soumettre l'intégralité de son réseau - c.à.d. 7.791 km - au régime de la COTIF. Le gouvernement pakistanais à Islamabad a exprimé qu'une adhésion dans ces conditions perdrait selon leur analyse sur les coûts et les bénéfices toute sa plus-value.

Malheureusement le 19.09.2012 l'Assemblée générale n'est pas parvenue à s'accorder sur le modèle de solution proposé par le Secrétaire général quand à une interprétation spécifique des contrats de transport CIM et CIV en trafic international. Elle a pris le soin de faire examiner la question par le Comité de révision, qui sera probablement convoqué au cours de l'année 2013.

Le Comité administratif a en outre été chargé de se pencher sur les modalités de l'accélération du processus d'adhésion du Pakistan.

Katja Bürkholz ■





Publications & liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3420/2012, p. 435/436 - Commissionnaires étrangers. Le forwarder britannique (F. Farhana) ; p. 436/437 - Chauffeur transporté. Quelle situation ? (M. Tilche)

Idem, n°3423/2012, p. 480/481 - Fret aérien. Régime applicable (M. Tilche et O. Lebrun)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahnttransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/édition 3/2012

Deine Bahn, Berlin, Nr. 1/2012, S. 49-53 - Eurasischer Güterverkehr. Vom Einheitsfrachtbrief zum Einheitsrecht auf der Schiene

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7/2012, S. 269-276 - Die Reform des deutschen Seehandelsrechts - Balance zwischen Rechtsfortbildung und Schifffahrtstradition (R. Herber): Stand der internationalen Seefrachtrechtsvereinheitlichung (S. 271-273); Gemeinsame internationale Rechtsprinzipien (S. 274); S. 278-282 - Godafoss, the applicability of the CMR within multimodal contracts of carriage (M. Spanjaart)

Eva Hammerschmiedová ■

Jurisprudence

Cour d'appel de Naumburg

Arrêt du 09.06.2011

(No 2 U 45/11 ; première instance : tribunal régional de Magdebourg, arrêt du 25.02.2011, 5 O 1813/10)

(Source : Dispositifs des décisions dont la publication est autorisée ; mise à jour 4/2011¹)

Chute d'un voyageur dans un train

Dispositifs

1. Il est certes demandé au passager des transports en commun locaux de prendre de grandes précautions pour sa propre sécurité mais il n'existe toutefois pas de règle d'expérience selon laquelle toute chute pendant un trajet serait due à un manquement à l'obligation fondamentale de se tenir fermement.

2. Il n'y a pas manquement à cette obligation si, après le départ du tramway, le passager traverse le véhicule à la recherche d'une place assise en s'efforçant sur son chemin de bien se tenir.

Remarques pour le trafic ferroviaire

par Prof. Urs Kramer (Source : Rail Business, Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ, Hambourg, no 18/12 du 30.04.2012, p. 8)

« Il s'agissait dans ce cas précis d'un tramway mais l'arrêt pourrait s'étendre aux trains, même s'ils freinent souvent moins brusquement. »

Pour juger de la portée de l'arrêt et de la remarque du Prof. Kramer, il convient de rappeler le dispositif suivant.

Dispositif

Extrait de la jurisprudence constante actuelle pour le paragr. 1 de la loi allemande sur la responsabilité civile (p. ex. tribunal régional de Berlin, arrêt du 8 février 1995, no 25 O 298/94 ou tribunal régional de Francfort, arrêt du 22 mai 2002, no 2/1 S 321/00) :

« Lorsque le train entre en gare, tout passager debout doit chercher de quoi se tenir fermement en prévision de secousses. Si la chute est due au fait que le passager n'a pas pris les précautions requises pour se protéger, l'entreprise ferroviaire est déchargée de toute responsabilité conformément au paragr. 1 de la loi sur la responsabilité civile. »



Remarques découlant des CIV

La chute d'un voyageur dans un train en cours de freinage doit incontestablement être considérée comme un accident lié à l'exploitation ferroviaire pendant le séjour du voyageur dans le véhicule ferroviaire.

La seule question qui peut se poser est de savoir si le transporteur peut être dégagé de sa responsabilité objective ou non. En ce qui concerne la responsabilité en cas de mort ou de blessures de voyageurs, trois motifs de dégage-ment de la responsabilité sont prévus à l'article 26, § 2, CIV, à savoir premièrement des circonstances inévitables, deuxièmement une faute du voyageur et troisièmement le comportement d'un tiers². Au paragr. 1 de la loi allemande sur la responsabilité, les faits correspondant à ces motifs sont probablement englobés par le terme « force majeure ».

Il n'est pas surprenant que des tribunaux nationaux interprètent les termes utilisés dans une convention internationale et les concepts juridiques qu'ils recouvrent à la lumière des concepts juridiques existant dans leur droit national. En conséquence, la comparaison d'arrêts judiciaires de différents États montrent que dans certains pays, comme la France, il est plutôt rare d'appliquer un motif de dégage-ment de la responsabilité, qu'il soit défini comme « force majeure » / « circonstances inévitables », « faute du voyageur » ou « comportement d'un tiers n'ayant pas pu être évité », tandis que d'autres, comme l'Allemagne, sont très exigeants vis-à-vis de l'auto-protection des voyageurs (cf. les dispositifs cités ci-dessus)³.

Il est particulièrement délicat et il n'est pas toujours possible, d'évaluer précisément si des voyageurs, en particulier les personnes âgées et fragiles, qui se préparaient à sortir du train ont satisfait à l'obligation de « se tenir fermement ».

Même si l'opinion s'est jusqu'ici imposée dans la jurisprudence allemande de considérer toute chute au cours d'un trajet comme un accident dont le voyageur est lui-même responsable parce qu'il ne s'est pas tenu, cela pourrait à l'avenir changer. L'arrêt de la Cour d'appel de Naumburg pourrait constituer un tournant vers des jugements différenciés.

Eva Hammerschmiedová ■

² Libellé exact sur le site de l'OTIF : www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_f.pdf, p. 66/67

³ Au sujet de l'interprétation extrêmement restrictive de la force majeure et de la faute du voyageur par la Cour de cassation française, voir l'article de T. Leimgruber « Révolution dans le domaine de la responsabilité civile en droit ferroviaire ». www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_FR/2009/CIT-Info4-2009_FR.pdf, p. 6



In memoriam

Gregor Oberreuter

Peu après avoir dû vous annoncer la triste nouvelle de la mort de Wieger Johannes Visser, nous avons appris avec tristesse le décès soudain et inattendu à l'âge de 59 ans d'une autre personnalité marquante du cercle des experts internationaux des marchandises dangereuses, monsieur Gregor Oberreuter, le 4 juillet 2012.

Au cours de ses années d'activité sur le plan international, Gregor Oberreuter, qui, après avoir travaillé à la Deutsche Bundesbahn, avait rejoint comme chargé de dossier le département pour les marchandises dangereuses du ministère fédéral allemand des Transports en 1986, a sans cesse dû relever des défis particulièrement difficiles. L'auteur de ces quelques lignes se rappelle en particulier les prémices d'un projet commun visant pour la première fois à trouver une solution solide et complète à la question extrêmement sensible et toujours débattue aujourd'hui de la meilleure manière de procéder avec les substances dangereuses pour le milieu aquatique. Ces dernières années, une de ses priorités était le développement de la directive de l'UE relative aux équipements sous pression transportables et l'adaptation parallèle du RID/ADR. Président de différents groupes de travail internationaux sur ces sujets, il jouissait, grâce à son exceptionnelle compétence, d'une grande estime, auprès des représentants de l'industrie également.

Longtemps, Gregor Oberreuter a également été le représentant de l'Allemagne aux commissions de l'ECOSOC où sont élaborés le Règlement type et les recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses et à la classification et à l'étiquetage de produits chimiques, applicables universellement pour tous les transporteurs. Grâce à ses connaissances linguistiques, ses importantes compétences techniques et sa disposition à coopérer, il a également été à même de contribuer à la résolution de nombreux problèmes dans lesquels les tensions entre les intérêts économiques des industries et ceux des États concernant la sécurité et la protection de l'environnement jouaient un rôle particulier.



Gregor Oberreuter a très vite vu les problèmes qui découleraient pour les États membres de l'UE de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF quant aux votes concernant les matières dangereuses. Même si ces problèmes ne sont pas encore entièrement résolus, c'est grâce à lui que de nombreux États membres de l'UE ont pris position contre un affaiblissement de la Commission d'experts du RID.

Tous ceux qui le connaissaient personnellement garderont le souvenir non seulement d'un spécialiste engagé et clairvoyant mais aussi d'un père de famille dévoué, d'un bon collègue et d'un homme ouvert et serviable.

Gustav Kafka ■