



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2003

111^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Allemagne, p. 51

Liste des lignes CIV, p. 51

Liste des lignes CIM, p. 51

Organes de l'OTIF

Groupe de travail de la Commission d'experts du RID sur le chapitre 1.9 « Restrictions de transport par les autorités compétentes »

v. sous "Marchandises dangereuses"

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

Groupe de travail « Documentation de transport » de la Réunion commune RID/ADR

Hambourg, 10/11.6.2003,

Francfort, 22/23.9.2003, p. 52

Groupe de travail de la Commission d'experts du RID sur le chapitre 1.9 « Restrictions de transport par les autorités compétentes »

Würzburg, 23/24.6.2003, p. 53

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

Genève, 30.6–4.7.2003, p. 54

Groupe de travail "Technique des citernes et des véhicules" de la Commission d'experts du RID

Berne, 11/12.9.2003, p. 56

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof Österreichs – Arrêt du 21.12.2000 – Responsabilité du transporteur en cas de blessure d'un voyageur (droit national) – p. 58

Informations diverses

Dr Kurt Spera – 75^{ème} anniversaire, p. 64

Bibliographie

Frohmeyer Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs), EG-Verkehrsrecht (Droit communautaire des transports), 3^{ème} livraison complémentaire, mai 2002, p. 64

Kunz Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 14^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2003, p. 65

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 66

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

3/2003

111^e Année – Juillet - Septembre

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'Office central
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central 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.

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Allemagne

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), l'Allemagne a déposé, le 5 septembre 2003, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). L'Allemagne est le 13^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

¹ Conformément à l'article 2, § 1 du Protocole 1999, l'OTIF assume en tant que Dépositaire provisoire, depuis le 3 juin 1999 et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce Protocole, les fonctions du Gouvernement dépositaire, telles qu'elles sont prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980.

Liste des lignes CIV

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 53 du 22 septembre 2003

Chapitre « Allemagne »

Par suite de la mise à jour et du changement dans la présentation du chapitre, ce dernier est réédité.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 68 du 22 septembre 2003

Chapitre « Allemagne »

Par suite de la mise à jour et du changement dans la présentation du chapitre, ce dernier est réédité.

Organes

Groupe de travail de la Commission d'experts du RID sur le chapitre 1.9 « Restrictions de transport par les autorités compétentes »

Würzburg, 23/24 juin 2003

v. sous « Marchandises dangereuses »

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

Berne, 11/12 septembre 2003

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Groupe de travail « Documentation de transport » de la Réunion commune RID/ADR

1^{ère} et 2^{ème} réunions

*Hambourg, 10/11 juin 2003
Francfort, 22/23 septembre 2003*

Huit gouvernements et sept organisations internationales non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail convoqué par la Réunion commune de mars 2003 (v. Bulletin 1/2003, p. 4), aux fins de parvenir à une harmonisation la plus complète possible des informations à porter dans la documentation de transport et ainsi de faciliter le transport multimodal.

Dispositions spécifiques pour le RID

La possibilité d'utiliser uniquement la langue anglaise dans une chaîne de transport comportant un trajet maritime ou aérien fera l'objet d'une proposition à la Commission d'experts du RID. Dans ce contexte l'on devrait étudier la possibilité de joindre le document maritime à la lettre de voiture. La suppression de l'indication du code d'identification du danger fera également l'objet d'une proposition à la Commission d'experts du RID. La Commission d'experts du RID

devra également décider, en ce qui concerne l'indication de l'expéditeur et du destinataire, de reprendre ces dispositions de la CIM dans le RID lui-même. Elle devra en outre se prononcer sur l'indication que le transport a lieu conformément à un accord particulier, à l'instar de l'ADR. La nécessité du maintien de la case « RID » avec une croix dans la lettre de voiture devra également faire l'objet d'un examen dans le cadre de la Commission d'experts. Un alignement du RID sur l'ADR devrait en outre être envisagé en ce qui concerne l'indication du nombre et du type de colis, ainsi que de la quantité totale des marchandises dangereuses.

Dispositions spécifiques du RID et de l'ADR

Le groupe de travail a renvoyé à la Réunion commune l'examen de la suppression de certaines de ces dispositions aux fins d'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU et ainsi avec le trafic maritime et aérien.

Dispositions spécifiques du trafic maritime et/ou aérien

Il appartiendra aux organismes compétents de ces modes de se prononcer sur le maintien de ces dispositions. Le représentant de l'Allemagne en discutera sur le plan national et soumettra le cas échéant des propositions y relatives à ces organismes. Le Sous-comité d'experts de l'ONU pourrait devoir se prononcer pour rechercher l'harmonisation.

Harmonisation des dispositions divergentes entre les modes de transport

Le groupe de travail a convenu que cette harmonisation devrait s'effectuer au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU. C'est déjà notamment le cas pour les quantités limitées et leur signalisation qui font l'objet d'un groupe de travail (v. p. 55). Il s'agit en outre notamment de la séquence des informations, de la désignation officielle de transport, des mesures d'urgence et de la déclaration de l'expéditeur. Dans ce contexte général d'harmonisation le représentant de la FIATA a soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU un document relevant les différences entre les 12^{ème} et 13^{ème} révisions du Règlement type de l'ONU et les réglementations modales portant sur la désignation officielle de transport et certaines dispositions spéciales. La FIATA suggère en l'occurrence au Sous-comité de créer un groupe de travail de la Réunion commune pour aplanir ces divergences.

Définitions de l'expéditeur et du destinataire

Dans le cadre du chapitre 1.4 – Obligations des intervenants -, le représentant de la FIATA a proposé dans un document d'harmoniser ces définitions pour régler les problèmes importants qui se posent dans ce contexte. Le groupe de travail a appuyé la création d'un autre groupe de travail de la Réunion commune. Il n'a pas été exclu que le Règlement type de l'ONU soit également modifié aux fins d'harmonisation.

Groupe de travail de la Commission d'experts du RID sur le chapitre 1.9 « Restrictions de transport par les autorités compétentes »

Würzburg, 23/24 juin 2003

Huit Gouvernements et quatre organisations internationales non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail établi lors de la 39^{ème} session de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2002, p. 76) avec entre autres comme objectif :

- une plus grande harmonisation possible du chapitre 1.9 du RID avec le chapitre 1.9 de l'ADR ;
- une limitation de mesures nationales pour restreindre les transports internationaux selon le RID ;
- une application d'analyses de risques standardisées avant d'introduire des mesures nationales, afin de garantir une procédure uniforme dans les Etats membres.

Le Ministère allemand des transports a considéré que pour aligner la réglementation ferroviaire sur la réglementation routière, il s'avère judicieux de prendre le bateau, et pour naviguer sur le Main, qui mieux que le Capitaine "Rein" pourrait amener le bateau à bon port.

Voici le nouveau texte proposé par le groupe de travail :

1.9 "Restrictions de transport par les autorités compétentes

1.9.1 Un Etat membre peut appliquer, pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sur son territoire, certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas contenues dans le RID, sous réserve que ces dispositions supplémentaires

- sont celles selon la section 1.9.2,
- ne contredisent pas celles de la section 1.1.2 b),
- figurent dans sa législation nationale et sont également applicables au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer sur le territoire dudit Etat membre,
- n'ont pas pour conséquence l'interdiction du transport sur le territoire de l'Etat membre des marchandises dangereuses visées par ces dispositions.

1.9.2 Les dispositions supplémentaires visées au 1.9.1 sont :

- a) des conditions supplémentaires ou des restrictions servant à la sécurité pour des transports,
 - empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts et tunnels,
 - utilisant des installations du trafic combiné telles que p. ex. transbordeurs,
 - arrivant dans des ports, gares ou autres terminaux de transport ou les quittant.
- b) des conditions sous lesquelles le transport de certaines marchandises dangereuses est interdit sur des lignes présentant des risques particuliers ou locaux, telles que des lignes traversant des zones résidentielles, des régions écologiquement sensibles, des centres commerciaux ou des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses, ou sous lesquelles le transport est soumis à des conditions particulières, telles que par ex. des mesures d'exploitation (vitesse réduite, durées du trajet déterminées, interdiction de croisement, etc.). Les autorités compétentes devront fixer, dans la mesure du possible, des itinéraires de remplacement à utiliser pour les lignes fermées ou soumises à des conditions particulières.

- c) des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire exclu ou à suivre ou les dispositions à respecter pour les séjours temporaires en cas de conditions atmosphériques extrêmes, de tremblements de terre, d'accidents, de manifestations syndicales, de troubles civils ou de soulèvements armés.

1.9.3 L'application des dispositions supplémentaires selon 1.9.2 présuppose que l'autorité compétente apporte la preuve de la nécessité des mesures (par une analyse de risque standardisée).

1.9.4 L'autorité compétente de l'Etat membre appliquant sur son territoire des dispositions supplémentaires visées au 1.9.2, alinéas a) à c), informera en général au préalable desdites dispositions l'Office central avec présentation des résultats des analyses de risque effectuées, qui les portera à la connaissance des Etats membres."

* * *

Ce texte sera soumis à la prochaine session de la Commission d'experts du RID. En ce qui concerne le 1.9.3, l'on a envisagé de concevoir un guide pour les analyses de risque standardisées. L'UIC pourrait être chargée d'élaborer un tel guide. Pour le 1.9.4, le secrétariat de l'OTIF, en collaboration avec le CIT et l'UIC, élaborera un modèle de communication des autorités compétentes au secrétariat.

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

23^{ème} session

Genève, 30 juin – 4 juillet 2003

Les experts ou observateurs de 27 pays et 23 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé à cette première session de la nouvelle période biennale 2003-2004.

Les travaux relatifs notamment aux gaz, aux artifices de divertissement et aux émulsions à base de nitrate d'ammonium ont été confiés à des groupes de travail qui ont siégé parallèlement.

Les principaux sujets traités et décisions prises sont les suivants :

Evaluation des prescriptions de l'ONU sur les emballages

Le Sous-comité a estimé que ces prescriptions ont augmenté considérablement la sécurité des emballages et qu'il n'y avait ainsi pas lieu de les remettre en cause, n'y envisager une révision globale. L'établissement d'un groupe de travail ne pourra être décidé que sur la base d'une liste des problèmes identifiés au préalable.

Epreuve de performance – Renvoi à la norme ISO 16104:2003

La plupart des délégations ont exprimé leur opposition de principe à l'idée de remplacer les prescriptions du Règlement type en matière d'épreuves pour emballages par un renvoi à une norme, estimant que ceci reviendrait à transférer la responsabilité d'édicter des règles en la matière à un organe de normalisation et ne plus être maître de l'évolution de la réglementation.

Certaines délégations ont estimé qu'il n'était pas utile de répéter dans les normes les prescriptions déjà contenues dans le Règlement type. D'autres ont estimé qu'il serait indésirable d'y introduire des prescriptions contraires à celles du Règlement type, mais qu'il était utile de prévoir dans les normes des dispositions complémentaires visant à une interprétation harmonisée des modalités des épreuves. D'autres encore ont estimé au contraire qu'il convenait de faire preuve d'une certaine souplesse.

Plusieurs experts ont également estimé que la difficulté d'accès aux normes ISO et leur coût prohibitif, autant pour les administrations que pour les utilisateurs, ne sont pas des facteurs favorisant une large dissémination et mise en œuvre à l'échelon mondial des Recommandations de l'ONU, et que ce facteur en soi suffisait à justifier le maintien des prescriptions actuelles dans le Règlement type.

Compte tenu de certaines remarques sur la compatibilité de la nouvelle norme ISO avec le Règlement type, un membre du secrétariat a indiqué que, pour des raisons juridiques d'utilisation du logo de l'ONU, la norme ISO ne devrait pas autoriser le marquage des emballages avec le signe «UN» si les prescriptions de cette norme n'étaient pas strictement conformes à celles du Règlement type.

L'expert du Royaume-Uni a demandé que sa proposition reste à l'ordre du jour et que la norme ISO 16104:2003 soit distribuée à toutes les délégations en vue d'un nouvel examen à la prochaine session.

Le Président a suggéré que l'expert du Royaume-Uni, s'il souhaitait un nouvel examen de cette question, présente une nouvelle proposition à la lumière des commentaires émis.

Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et exemptées des conditions de transport

L'expert de la France a présenté le rapport de la session du groupe de travail informel qui s'était tenue sur l'invitation de son gouvernement, à Paris, du 25 au 27 juin 2003.

L'expert des États-Unis d'Amérique s'est déclaré préoccupé du fait qu'une nouvelle session du groupe de travail informel soit prévue à Montréal, à l'invitation du Canada, du 22 au 24 octobre 2003 car il craignait que ce nouveau groupe de travail élabore, sans mandat ni directives du Sous-comité, des dispositions complètement nouvelles qui ne tiennent pas compte des prescriptions établies depuis longtemps pour les quantités limitées, les quantités exemptées et les produits de consommation. En outre, il ne voyait pas pourquoi ce groupe de travail devait communiquer avec d'autres organisations modales, étant donné que les décisions proprement dites devraient être prises par le Sous-comité, au sein duquel ces organisations étaient représentées.

La plupart des autres experts se sont déclarés en désaccord avec ce point de vue, étant donné que depuis quatre ans le Sous-comité discutait sans résultat de la question des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Il n'existait toujours pas d'harmonisation entre les règlements applicables aux divers modes de transport et cette situation soulevait des problèmes importants dans les transports internationaux multimodaux. Il en ressortait que les Recommandations de l'ONU n'étaient pas appropriées pour régler cette question car elles n'étaient effectivement appliquées à l'échelle mondiale par aucun mode de transport, sauf le transport maritime, où il existait pourtant aussi certaines disparités.

La question de savoir s'il convenait de faire poursuivre l'examen de cette question par un groupe de travail informel a été mise aux voix; l'expert des États-Unis étant le seul à s'être exprimé contre, le Sous-comité a décidé que le groupe de travail informel poursuivrait ses travaux et qu'une discussion d'une journée complète sur cette question devrait être prévue pendant la session de décembre 2003 du Sous-comité.

Matières toxiques à l'inhalation

Certaines délégations ont approuvé le principe d'un étiquetage propre aux matières toxiques à l'inhalation, surtout parce que cela serait utile aux services d'urgence et pour évaluer les risques au moment du choix des itinéraires.

D'autres experts ont rappelé que ce principe avait été récemment rejeté par le Sous-comité et fait valoir que cet étiquetage spécial représenterait une charge supplémentaire superflue pour les industriels, sans amélioration de la sécurité. Ils étaient aussi opposés à l'adoption d'un régime double, selon lequel chaque pays serait libre d'imposer ou non cet étiquetage spécial. Ils se sont déclarés réticents à prendre une décision sur la base de cette proposition sans indication précise de toutes les matières qui seraient soumises à cet étiquetage spécial.

Après une discussion prolongée à ce sujet, le Sous-comité est convenu par 7 voix contre 6 que l'expert des États-Unis d'Amérique pourrait poursuivre ses travaux en vue de proposer l'introduction d'un étiquetage propre aux matières toxiques à l'inhalation et établir une nouvelle proposition qui tiendrait compte des diverses observations formulées.

Harmonisation avec le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)

Le Sous-comité a décidé que la mise en application du SGH se ferait par étapes. Les critères du SGH pour les matières dangereuses pour l'environnement avaient déjà été introduits dans la treizième édition révisée des Recommandations de l'ONU et ils devraient entrer en application par le biais des instruments juridiques internationaux à compter du 1^{er} janvier 2005. La prochaine priorité serait l'harmonisation des critères existants de toxicité aiguë et de corrosivité et, si nécessaire, des critères de risques physiques, ce qui pourrait être chose faite au cours du présent exercice biennal.

La prochaine étape pourrait être une révision du classement des matières déjà énumérées en vue de tenir compte des critères du SGH, mais il est probable que des propositions à cet égard seraient présentées par l'industrie.

A une date ultérieure, le Sous-comité pourrait se demander si certains risques, tels que la toxicité chronique, etc., qui ne sont pas pris en compte dans les

règlements concernant le transport des marchandises dangereuses ne devraient pas eux aussi être réglementés.

Harmonisations avec le Règlement du transport des matières radioactives de l'AIEA

Le Sous-comité n'a pas eu d'observations à faire concernant ces projets d'amendements et il a noté que la série d'amendements pour 2005 serait arrêtée par le Groupe de révision de l'AIEA, en novembre 2003, sous réserve d'une approbation du TRANSSC en mars 2004. Au cours de cette période et principalement avant le 15 septembre 2003, date limite de soumission des propositions au Groupe de révision de l'AIEA, les organisations internationales concernées et les gouvernements pouvaient envoyer leurs observations et propositions à l'AIEA.

Une version finale des amendements adoptés par l'AIEA sera soumise au Sous-comité en juillet 2004 en vue de l'intégration des amendements dans les parties du Règlement type de l'ONU traitant des matières de la classe 7.

Ordre dans lequel les informations doivent figurer sur le document de transport

(v. Bulletin 4/2002, p. 80)

A la requête du Sous-comité, l'IATA a accepté de reporter de 2 ans la mise en vigueur d'un ordre unique de séquence des informations, à savoir au 1^{er} janvier 2007.

Principes directeurs relatifs aux différentes parties/chapitres du Règlement type de l'ONU

Le Sous-comité a pris note des travaux en cours sur cette approche rationalisée d'affectation des instructions d'emballage, de transport en citernes et en GRV aux matières individuelles et sur la présentation systématique de la liste des marchandises dangereuses.

Classement par défaut des artifices de divertissement

(v. Bulletin 2/2002, p. 42)

Le groupe de travail ad hoc a progressé dans ses travaux, sans toutefois parvenir à un consensus vue l'opposition farouche de l'expert des USA. Il poursuivra ses travaux lors de la prochaine session.

Groupe de travail "Technique des citernes et des véhicules" de la Commission d'experts du RID

4^{ème} réunion

Berne, 11/12 septembre 2003

(v. également dans ce contexte les Bulletins 3/2002, 4/2002 et 1/2003)

Les Etats suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, la Lituanie, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse. L'UIC et l'UIP étaient représentées.

Dispositifs de protection contre le sur-enchevêtrement des tampons

Le groupe de travail a examiné une proposition de formulation de l'Allemagne pour un objectif de protection pour des dispositifs de protection contre le sur-enchevêtrement des tampons ainsi que pour les exigences pour ces composantes. Une description technique de ces composantes doit être confiée à la normalisation. L'objectif est d'éviter une fuite du produit en cas de sur-enchevêtrement des tampons. Par la définition des dispositifs de protection contre le sur-enchevêtrement des tampons, différentes mesures seront autorisées, telles que éviter la montée, les longs espaces entre les tampons et le fond de la citerne et la protection des fonds de citernes.

Un représentant de la firme Waggonbau Brüninghaus a présenté la réalisation d'une protection contre le sur-enchevêtrement des tampons. Une plaque de protection doit protéger la citerne lors de sur-enchevêtrements des tampons, lors de sur-enchevêtrements d'un seul tampon ainsi que contre les constructions annexes. En outre, une protection doit également être garantie lorsque le wagon déraile ou se renverse. Une plaque de protection doit être en mesure de répartir convenablement les forces qui s'exercent ponctuellement. Les points de fixation sur la citerne doivent être exécutés de façon à ce qu'en cas d'incident ils soient détruits pour éviter une transmission des forces dans la citerne. Il faudrait en outre prévoir un dispositif de protection contre les prises en écharpe qui repousse les wagons tamponnant, pour éviter une pénétration.

Après la discussion sur ce thème, les représentants de l'Allemagne et de l'UIP ont annoncé qu'ils mettraient au point une proposition concrète pour la prochaine

session de la Commission d'experts du RID sur la base de cette proposition de formulation. En l'occurrence l'objectif de protection pour empêcher efficacement un sur-enchevêtrement des tampons sera provisoirement exclu. Dans cette proposition sera également reprise une valeur pour l'élévation de la capacité d'absorption du travail. Différentes mesures sont possibles pour atteindre cet objectif (augmentation de l'épaisseur de paroi, utilisation d'autres matériaux, couvertures sandwich, plaque de protection). Pour rendre possible le développement de normes, une mise en vigueur qu'à partir de l'année 2007 doit être envisagée. Cette proposition doit d'abord être soumise à la Réunion commune (13-17.10.2003), pour clarifier dans le groupe de travail sur les normes, où doit s'effectuer ce projet de normalisation (CEN, UIC, Commission européenne dans le cadre des spécifications techniques pour l'interopérabilité).

Détecteurs de déraillement

L'Office fédéral suisse des transports (OFT) a organisé une séance d'informations relatives aux détecteurs de déraillement opérant pneumatiquement-mécaniquement, suite à leur installation sur des wagons-citernes après différents accidents en Suisse.

Lors de la discussion, le représentant de l'Allemagne a critiqué la décision unilatérale de la Suisse d'installer des détecteurs de déraillement opérant pneumatiquement-mécaniquement, étant donné que cela pourrait conduire à des problèmes politiques lors d'incidents dans les Etats qui n'ont pas installé de tels détecteurs de déraillement. De telles mesures devraient être décidées par la Commission d'experts du RID qui est l'organisme compétent pour l'élaboration de prescriptions internationales pour les marchandises dangereuses en trafic ferroviaire.

Le groupe de travail a recommandé à l'unanimité de délibérer des points suivants lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID (17-21.10.2003) :

- incidences du déclenchement d'un détecteur de déraillement et du freinage d'urgence qui s'ensuit sur la composition du train (séparation du train) ;
- incidences des wagons individuels avec détecteurs de déraillement dans des compositions mixtes de trains ;
- incidences d'un arrêt d'urgence qui n'est plus influençable dans des secteurs de terrain critiques (tunnels).

Des statistiques devraient si possible en l'occurrence être également présentées (causes des déraillements, multiplication des déraillements de wagons de marchandises dangereuses). Ces points devraient être préalablement délibérés dans les différents Etats.

Formation du personnel en matière de sécurité

Le groupe de travail a examiné une autre proposition de l'Allemagne dont l'objectif consiste à assurer un niveau de formation uniforme dans les Etats membres de la COTIF. A cette fin trois décisions de principe devraient être prises :

- l'endroit où insérer cette nouvelle prescription,
- le cercle de personnel ;
- le contenu de la formation.

Le représentant de la Belgique a critiqué dans un document que seul le personnel du transporteur et non celui de l'expéditeur doit être soumis à une telle formation. Il faut tenir compte des règles qui existent déjà aujourd'hui (par ex. par. 1.4.2.2.1 du RID, Fiche UIC 471-3 et Appendice XII du RIV).

La discussion qui s'en est suivie a démontré que :

- des prescriptions pour la formation doivent être reprises dans le chapitre 1.3 ;
- des exigences minimales doivent être formulées ;
- la formation doit être documentée ;
- les groupes doivent être formulés de manière souple pour pouvoir tenir compte des particularités nationales.

Le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'il réviserait son document pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID. Il sera tenté en particulier de définir de manière nouvelle les groupes, à l'aide du document de la Belgique.

Hautes constructions sur les citernes de wagons-citernes

Le groupe de travail s'est en outre penché sur une proposition de la Suède dont l'objectif consiste à réduire le danger que représentent les hautes constructions sur les citernes. Le représentant de la Suède a proposé de définir un objectif de protection y relatif.

Le représentant de la Suède a été prié de formuler sa proposition sur le plan multimodal (prise en considération des véhicules-citernes et des conteneurs-citernes), et de la soumettre au groupe de travail « Citernes » de la prochaine Réunion commune (13-17.10.2003). Le par. 6.7.2.5.2 RID/ADR devrait en l'occurrence être pris en considération, selon lequel les obturateurs doivent se situer le plus près possible de la citerne. La proposition devrait être une description plus détaillée de l'exigence déjà contenue aujourd'hui dans le RID/ADR, selon laquelle l'étanchéité des équipements de service doit également être garantie lors d'un renversement.

Divers

Le représentant de la Belgique a exprimé dans un document sa crainte que des mesures décidées pour les wagons-citernes, en raison de leurs conséquences sur les coûts, favoriseront le transfert du trafic au profit des véhicules-citernes et des conteneurs-citernes.

Les représentants de l'Allemagne et de la France ont fait remarquer que les États ont le droit, selon la directive européenne 94/55/CE, de prescrire l'utilisation du rail et de la navigation. Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'il est également du devoir du groupe de travail d'étendre l'avantage de concurrence du rail par des arguments de sécurité.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du groupe de travail aura lieu fin mai /début juin 2004.
(Traduction)

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Arrêt du 21 décembre 2000

1. **Un accident causé par un voyageur empruntant un train des chemins de fer autrichiens (ÖBB) en tombant, dans un compartiment à couchettes, de sa couchette (supérieure) en arrière sur le demandeur dormant sur la couchette inférieure, s'est produit dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer. Les ÖBB sont donc, en principe, responsables selon**

les dispositions de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, EKHG). L'accident n'est certes pas en relation avec les dangers spécifiques à l'exploitation – la circulation rapide du chemin de fer n'était pas partiellement imputable à l'accident –, il est toutefois dû à l'activité de transport. Tout comme l'utilisation des places assises, l'utilisation des couchettes installées dans un compartiment fait partie de l'activité de transport typique (« autre danger lié à l'exploitation ») du chemin de fer.

2. **Une exonération de la responsabilité des ÖBB aurait eu pour condition le respect de la diligence extrême pouvant être demandée en fonction des circonstances du cas d'espèce. Un contrôleur particulièrement diligent aurait toutefois, en absence d'une couchette inférieure demandée par le voyageur (le défendeur principal) (accidenté par la suite) en raison de son âge (né en 1919), abaissé la hauteur de la couchette supérieure ou ajusté une couchette intermédiaire, ce qui aurait réduit le danger d'une chute ou aurait très probablement évité l'accident. Les ÖBB ne peuvent pas, par conséquent, bénéficier d'une exonération de la responsabilité.**

Cf. § 1, 5 al. 1 et 9¹ de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (EKHG)

¹ Une disposition similaire des RU CIV – article 26, § 2 – est libellée comme suit : « Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité :

a)

b)

c)

si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; ... »

Faits :

Le demandeur, né en 1915, et le défendeur principal, né en 1919, se trouvaient, le 11 octobre 1996, à bord du train „Wiener Walzer“ et voyageaient de Vienne à Genève, respectivement Zurich. Le demandeur dormait dans le compartiment 8 sur la couchette inférieure qui se trouve à gauche à côté de la porte du compartiment. Le défendeur principal occupait la couchette supérieure gauche. Les deux couchettes intermédiaires étaient inoccupées et n'étaient pas préparées pour être occupées. Vers 2 heures 50, le défendeur principal a essayé de quitter sa couchette par une échelle fixée du côté de la fenêtre. Il est alors tombé de l'échelle et a chuté sur le demandeur qui a été blessé.

Le demandeur a demandé le paiement d'un montant de ÖS 200'000.- à titre de *pretium doloris* ainsi que le paiement d'un montant non contestable de ÖS 10'211.- (lunettes de rechange et voyages en taxi) ainsi que la constatation que les défendeurs répondent, d'une manière indivisible, de toutes les conséquences futures de l'accident du 11 octobre 1996. Il a avancé, à titre récapitulatif, que le défendeur secondaire n'avait pas octroyé de couchette inférieure au défendeur principal, bien que celui-ci l'ait réclamée. Le défendeur principal répondrait, pour faute, des conséquences de l'accident, conformément aux principes de responsabilité des §§ 1294 et 1295 du code civil autrichien (ABGB). Bien que connaissant sa disposition physique, il n'aurait pas insisté, pour obtenir une couchette inférieure, ni lors de la réservation, ni lorsqu'il a occupé sa place. Il n'a pas fait preuve de la prudence nécessaire en empruntant l'échelle. Le défendeur secondaire est responsable du fait qu'il n'a pas attribué de couchette inférieure au défendeur principal, bien que celui-ci l'ait demandé. Le contrôleur aurait déjà dû constater l'infirmité du défendeur principal lorsqu'il est monté dans le train. Il ne s'agit pas d'un événement inévitable au sens du § 9 de la EKHG. Le demandeur a subi une fracture de l'os de la pommette et de la base orbitale gauche qui a nécessité une intervention chirurgicale. Il souffre d'une séquelle permanente sous forme d'une restriction progressive aigue et concentrée du champ visuel avec une atrophie du nerf optique. Un *pretium doloris* moral devrait notamment être pris en compte. A l'avenir, le demandeur ne pourra pas poursuivre ses activités de conférences et de voyages. Il nécessite constamment une aide de tiers. Dans son domaine privé, le demandeur ne peut plus lire, regarder la télévision ou entreprendre des voyages. A son âge avancé, il a été amputé de sa joie de vivre. Le demandeur qui, pendant toute sa vie s'est considérablement engagé et pouvait compter, après son départ à la retraite, sur un revenu annuel moyen de ÖS 40'000.- pour ses activités d'auteur et de conféren-

cier, a considéré ses activités en premier lieu comme un travail de conviction dans le domaine de la politique qui lui était proche. Pour cette raison, il a développé une activité d'auteur et de conférencier pas uniquement rémunérée, mais aussi à titre gratuit. La restriction de son champ de vision a entraîné un arrêt total de cette activité. Le demandeur a, par conséquent, non seulement dû renoncer à poursuivre son activité professionnelle, mais cette activité doit également être considérée comme un passe-temps après son départ à la retraite. Cela justifie un supplément de 100 % sur les douleurs physiques. En raison des séquelles permanentes, une détérioration de son état de santé ne peut pas être exclue, il faut toutefois s'y attendre en raison de son âge avancé. L'accent est mis sur les conséquences futures irréparables de la blessure. Le défendeur secondaire doit non seulement répondre de la faute du contrôleur à ses services, mais aussi du fait que pour des raisons de « facilitation du travail », il a publié une note de service (concernant l'ajustement des compartiments à couchettes) qui va à l'encontre de la note d'admission au service. Un interrupteur éclairé et un filet de sécurité tendu auraient pu éviter l'accident ou en réduire les conséquences. Si le filet avait été tendu, le défendeur principal serait tombé dans ce dernier et non pas directement sur le corps du demandeur.

Les défendeurs ont contesté la fin de la demande et ont demandé que la demande soit déboutée. Le défendeur principal a fait valoir qu'il n'était pas responsable des blessures du demandeur. La chute du défendeur principal aurait été causée par le fait que le demandeur avait poussé sur le côté l'échelle permettant l'accès à sa couchette. Les blessures et les séquelles permanentes que le demandeur a fait valoir ne seraient en aucune relation causale avec la chute du défendeur principal. L'admission à l'exploitation de la voiture faisant l'objet de la procédure est basée sur une description technique sur la base d'un plan de type. Dans cette description technique, est définie la note de service concernant l'occupation de quatre couchettes sur laquelle est fondée l'admission à l'exploitation. L'accident aurait très probablement été évité si le compartiment occupé par le demandeur et le défendeur principal avait été ajusté correctement en « configuration 4 couchettes » conforme à la note d'admission à l'exploitation.

Le défendeur secondaire a fait valoir que l'accident ne s'était pas produit dans le cadre d'une opération d'exploitation qui lui serait imputable. L'échelle dans le compartiment était fixée avec les deux crochets dans la fixation prévue et avait un appui ferme. L'accident ne s'est produit ni en raison d'un défaut ni en raison d'une faute dans le cadre des activités du chemin de fer. Le défendeur principal n'a pas fait remarquer son infirmité

lors de l'achat du titre de transport et n'a non plus pas demandé une couchette particulière lors de la réservation. Si les représentants du défendeur secondaire devaient s'enquérir de l'état de santé du voyageur avant d'établir un titre de transport, cela signifierait une exagération des obligations découlant, le cas échéant, du contrat de transport. Le responsable de la voiture-couchettes avait fini par trouver, après des efforts prolongés, un voyageur disposé à échanger sa place avec celle du défendeur principal, ce qui aurait permis à ce dernier d'occuper une couchette inférieure. Or, le défendeur principal s'était déjà endormi à ce moment. Le responsable de la voiture-couchettes en a dû conclure que le défendeur principal avait abandonné sa demande d'attribution d'une couchette inférieure. Il s'agit donc d'un événement inévitable au sens du § 9 de la EKHG, étant donné que le défendeur secondaire avait fait preuve de toute la diligence requise dans les circonstances du cas. La configuration de la voiture-couchettes était conforme aux règles. En raison de réclamations de la part de clients, la notice d'emploi pour les compartiments à couchettes avait été modifiée en 1993 par une note de service selon laquelle, en cas d'occupation de quatre couchettes, il convenait d'attribuer les couchettes inférieures et supérieures, une modification en configuration « couchette intermédiaire » ne devant être faite que sur la demande d'un voyageur.

Le Tribunal de première instance a condamné les défendeurs au paiement indivisible de ÖS 150'211.-, y compris les demandes accessoires, et a rejeté la demande supplémentaire de ÖS 60'000.-, y compris les demandes accessoires et la demande de constatation. Il s'est, pour cela, basé pour l'essentiel sur les constatations suivantes :

L'accident en question s'est produit dans un compartiment du train de voyageurs „Wiener Walzer“, dans lequel les places assises avaient été transformées en quatre places couchettes. Le compartiment se trouvait dans l'état suivant : la porte du compartiment comporte une fenêtre. Le compartiment dispose d'une fenêtre extérieure. Les deux fenêtres étaient assombries par des stores. Lorsque le compartiment n'est pas utilisé en tant que compartiment à couchettes, il dispose de six places assises, à savoir respectivement trois places en face à face. Le compartiment peut être transformé de manière à disposer de quatre ou six couchettes. Dans les deux cas, la transformation est réglée par certaines notes de service. Celles-ci sont apposées sous forme d'autocollants dans le compartiment de service de la voiture. Lorsqu'il est prévu, comme dans le cas présent, d'équiper le compartiment de quatre couchettes, les places assises font fonction de couchettes inférieures,

alors que les couchettes supérieures sont situées environ à mi-hauteur de la fenêtre extérieure. En cas de configuration à six couchettes, les places assises font fonction de couchettes inférieures, les couchettes intermédiaires se situent environ à mi-hauteur de la fenêtre extérieure, alors que les couchettes supérieures se trouvent déjà au-dessus du cadre supérieur de la fenêtre extérieure. Dans un petit filet placé sur la partie inférieure de la couchette supérieure se trouve un filet de sécurité très résistant qui peut être tendu d'une couchette supérieure à l'autre. Ce filet est conçu de manière à pouvoir recevoir un voyageur tombant de la couchette supérieure. Les couchettes intermédiaires et supérieures sont accessibles au moyen d'une échelle en aluminium qui peut être placée, selon les besoins, devant la fenêtre extérieure ou devant la porte du compartiment. Dans le compartiment en question, l'échelle se trouvait à environ 50 cm de la fenêtre extérieure, fixée en position légèrement transversale, la fixation et la position de l'échelle étaient correctes. Au-dessus de la porte se trouvent des interrupteurs d'éclairage. L'éclairage normal est assuré par deux tubes à néon d'une puissance de 40 Watt chacun, l'éclairage de nuit par deux ampoules de 5 Watt chacune diffusant une lumière bleuâtre. L'éclairage du compartiment était correctement équipé. Au moment de l'accident fonctionnait l'éclairage de nuit (2 ampoules de 5 Watt chacune à lumière bleuâtre).

L'ajustement des couchettes n'a toutefois pas été effectué par le personnel conformément à la note de service. Dans le cas d'une configuration à quatre couchettes, il ne doit pas y avoir de couchette au-dessus du niveau de la fenêtre. Dans le cas présent, les deux couchettes supérieures étaient ajustées de manière à ce qu'elles se situaient au-dessus du niveau de la fenêtre.

Avant le voyage en question, le défendeur principal s'est adressé à une agence de voyages et y a commandé un billet de chemin de fer en compartiment à couchettes 2^{ème} classe, étant donné que les places dans la voiture-lits étaient déjà toutes louées. Lors de la commande, il a demandé une couchette inférieure, mais celles-ci étaient déjà toutes vendues ; pour cette raison, le défendeur principal a accepté une couchette supérieure. Le défendeur principal était déjà présent sur le quai environ 45 minutes avant le départ du train. Il s'est adressé au contrôleur et lui a demandé s'il était possible de lui attribuer une couchette inférieure. Celui-ci lui a répondu que toutes les places étaient déjà occupées. Le défendeur principal s'est alors rendu dans le compartiment prévu et a attendu l'arrivée du couple B. Il a alors demandé à Mme B. s'il était possible d'échanger sa place avec celle de son mari. Cette dernière a refusé en invoquant l'âge de son mari. Déjà environ 20 minutes avant le départ, le

défendeur principal a occupé la couchette supérieure gauche qui lui était attribuée en empruntant l'échelle qui était fixée en biais au niveau de la fenêtre. Le défendeur principal a pris un somnifère et s'est endormi encore avant le départ du train. Il s'est réveillé après 2 heures, le compartiment était plongé dans l'obscurité, seul l'éclairage de nuit était allumé. Le défendeur principal a regardé vers le bas pour chercher un interrupteur dans l'obscurité. Il n'avait pas pris soin, avant le départ, de vérifier s'il y avait près de sa couchette une possibilité d'allumer l'éclairage. Il a cherché un interrupteur, toutefois sans en trouver. Il s'est alors redressé, a tourné son corps de 90 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre, les pieds pendant au-dessus du bord de la couchette. Dans cette position, il a successivement pivoté vers la gauche en direction de la fenêtre où se trouvait l'échelle en cherchant avec ses pieds un appui sur les barreaux de l'échelle. Il a senti un barreau sous un de ses pieds et est monté sur l'échelle. Il a ensuite tenté de poser son pied droit sur le barreau suivant. Il n'a toutefois pas trouvé ce dernier et il en a conclu que l'échelle était placée en biais, alors qu'elle était vraisemblablement en position verticale. Il n'a pas été possible d'éclaircir la question de savoir si le défendeur principal a encore pu s'agripper des mains. Son pied droit n'ayant pas trouvé le deuxième barreau d'échelle, il a marché dans le vide et a chuté en arrière dans le couloir entre les deux couchettes inférieures. Le défendeur principal est tombé en arrière vers la gauche sur le demandeur qu'il a blessé au visage.

L'accident ne se serait très probablement pas produit si les couchettes avaient été installées correctement (la question de savoir si un filet de sécurité aurait dû être tendu ne se pose pas, étant donné qu'un tel filet n'est pas disponible dans une configuration « quatre couchettes » correcte). Il est également probable que l'accident ne se serait pas produit si les six couchettes avaient été installées, étant donné que le défendeur principal aurait alors pu trouver un appui sur les deux couchettes intermédiaires. Lorsque le défendeur principal a tenté de quitter sa couchette par l'échelle placée du côté de la fenêtre du compartiment, celui-ci n'a pas allumé l'éclairage au plafond (80 Watt). L'accident aurait également pu être évité avec une forte probabilité si le défendeur principal avait allumé l'éclairage au plafond. L'interrupteur prévu à cette fin est facilement accessible depuis la couchette supérieure.

La blessure du nerf optique causée par l'accident du demandeur ne nécessite pas de traitement ultérieur ou permanent. Une tendance à une dégradation n'existe pas. Du point de vue neurologique, un traitement médical ultérieur des séquelles permanentes (sensation de douleur au niveau de la 1^{ère} et de la 2^{ème} branche du

5^{ème} nerf cérébral) n'est pas nécessaire. Cela vaut également pour les conséquences chirurgicales (légère paraparèse de la branche faciale moyenne).

Le demandeur a toujours suivi une activité d'auteur et de romancier et s'est engagé dans le domaine de la politique sociale. Il a poursuivi son activité d'auteur pour des revues et journaux nationaux et internationaux au-delà de son départ à la retraite, étant donné que cette activité représente pour lui également un passe-temps. L'accident du 11 octobre 1996 a profondément bouleversé sa vie. Sa mémoire et sa capacité de concentration ont fortement baissé. Dans la vie quotidienne, il se sent mal assuré, il souffre constamment de vertiges, utilise toujours une canne pour marcher, ce dont il n'avait pas besoin avant l'accident. Depuis, sa vision est réduite et son champ de vision droit est réduit. Lorsque son épouse dépose un objet à sa droite, le demandeur ne réagit pas du fait qu'il ne le voit probablement pas. En raison de l'accident, le demandeur doit régulièrement consulter son ophtalmologue et son médecin généraliste.

Dans son évaluation juridique, le Tribunal de première instance a affirmé une responsabilité dérivant de la faute du défendeur principal et une responsabilité dérivant du risque créé du défendeur secondaire. Il a motivé le rejet de demande de constatation par le fait qu'il ne fallait pas s'attendre à de nouvelles séquelles, l'état de santé du demandeur se présentant en tant que séquelle permanente qui n'évoluera pas.

Le Tribunal d'appel a rejeté l'appel du demandeur dans l'affaire principale et l'appel du défendeur principal, mais a donné suite à l'appel du défendeur secondaire ainsi qu'à celui du demandeur en ce qui concerne les frais. Il a, par conséquent, modifié l'arrêt de première instance en ce sens que la demande de paiement formulée à l'encontre du défendeur secondaire a également été rejetée dans son ensemble. Il a jugé que la valeur du litige dépassait dans les deux cas le montant de ÖS 260'000.-, un appel ordinaire étant, par conséquent, inadmissible.

Le Tribunal d'appel a repris les constatations du Tribunal de première instance et a évoqué, en ce qui concerne le recours du défendeur secondaire ce qui suit :

La question de savoir si le défendeur secondaire est responsable selon les dispositions de la EKHG dépend de la réponse à la question si l'accident s'est produit dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer. L'on peut parler d'un accident dans le cadre de l'exploitation s'il existe une relation directe locale et temporelle avec une activité dans le cadre de l'exploitation ou avec certaines installations d'exploitation. L'accident ne doit

être en relation avec les dangers liés à l'exploitation que lorsqu'il n'est pas imputable à l'activité de transport, à l'état des moyens d'exploitation ou à leur fonction. Dans le cas concret, l'accident n'était pas en relation avec les dangers spécifiques liés à l'exploitation, - la circulation rapide du chemin de fer n'a pas été l'une des causes de la blessure -, mais il est imputable à l'activité de transport. Tout comme l'utilisation des places assises, l'utilisation des couchettes dans un compartiment à couchettes fait partie de l'activité de transport typique du chemin de fer. Le chemin de fer n'a donc pas été uniquement par hasard l'endroit où l'accident s'est produit. La même blessure aurait certes pu être occasionnée également dans un train à l'arrêt, mais un « autre danger lié à l'exploitation » a été à l'origine de la blessure (à savoir l'utilisation des couchettes prévues pour assurer l'activité de transport durant la nuit). Conformément au § 5, al. 1 de la EKHG, la responsabilité du défendeur secondaire devrait, en principe, être affirmée. Une obligation d'indemnisation est toutefois exclue selon le § 9 de la EKHG lorsque l'accident a été causé par un événement inévitable, ce qui est notamment le cas lorsqu'il est imputable au comportement d'un tiers n'intervenant pas dans l'exploitation. Dans le cas présent, le demandeur a été blessé du fait qu'un autre voyageur n'intervenant pas dans l'exploitation (le défendeur principal) n'a pas trouvé le deuxième barreau d'échelle alors qu'il descendait de sa couchette, qu'il est alors tombé en arrière vers la gauche sur le demandeur endormi qu'il a ainsi blessé au visage. Il convient, par conséquent, de partir d'un événement inévitable au sens du § 9, al. 2 de la EKHG. L'exonération de la responsabilité présume toutefois, conformément au § 9 de la EKHG, que l'exploitant, le détenteur et les personnes intervenant à leur compte dans le cadre de l'exploitation ont respecté la diligence extrême possible pouvant être requise dans les circonstances du cas. L'obligation de diligence accrue ne doit toutefois pas être exagérée si l'on veut éviter une responsabilité sans faute, ce qui n'est pas souhaité par le législateur. Dans le cas présent, aucun reproche ne peut être fait au contrôleur de la voiture-couchettes. Même en tenant compte du fait que le défendeur principal avait demandé un échange de sa couchette, un contrôleur particulièrement diligent n'aurait non plus pas pris de mesures de précaution particulières. Si le défendeur principal a certes recherché à pouvoir occuper une couchette inférieure, mais s'est finalement contenté – conformément à sa propre réservation -, d'utiliser la couchette supérieure, l'on ne pouvait pas attendre du contrôleur à ce qu'il tente à empêcher le défendeur principal à utiliser la couchette supérieure. Le fait que le contrôleur a finalement trouvé une personne disposée à échanger sa place avec celle du défendeur principal (entre-temps endormi) n'est donc pas décisif. Le

comportement du défendeur principal n'a non plus pas entraîné un danger particulier lié à l'exploitation qui aurait causé l'accident. Celui-ci aurait très bien pu se produire dans un train à l'arrêt.

Il ne convient par ailleurs pas de partir d'un défaut matériel ou d'une défaillance dans le cadre des activités du chemin de fer. Le demandeur fait valoir dans le cas présent un ajustement « non conforme » du compartiment. En ce qui concerne ce point, le Tribunal de première instance a constaté que l'accident ne se serait très probablement pas produit si les couchettes avec été correctement ajustées. Cette constatation hypothétique est basée sur la supposition que le défendeur principal aurait, s'il avait utilisé la couchette intermédiaire (au lieu de la couchette supérieure), éventuellement renoncé à essayer de descendre de sa couchette au moyen de l'échelle, mais qu'il serait directement descendu au sol à partir de la couchette intermédiaire. Avec cette constatation, rien n'est toutefois gagné pour le point de vue du demandeur. Sans devoir examiner la question de savoir si et, le cas échéant, quel contenu normatif la « note de service » du défendeur secondaire a eu, il n'y a pas de relation de violation de droit entre l'ajustement non conforme à la note de service et les conséquences de l'accident. Une utilisation sans danger de la couchette supérieure doit être garantie également lorsque la voiture-couchettes en question doit être ajustée en configuration à compartiments à six couchettes. La note de service du défendeur secondaire comprenant l'ajustement « correct » des couchettes ne peut pas avoir pour but d'éviter des accidents comme celui dans le cas présent. En effet, cela signifierait que malgré l'autorisation délivrée, l'utilisation des couchettes supérieures ne peut se faire sans danger. Il convient également de tenir compte du fait qu'une échelle est, en principe, prévue pour permettre de descendre de la couchette. Si l'utilisation d'une couchette supérieure entraîne un danger accru, il ne peut s'agir que de celui qu'un voyageur pourrait « théoriquement » chuter pendant son sommeil de la couchette supérieure et que, par la nature des choses, le danger de se blesser est plus élevé si l'on chute de la couchette supérieure que si l'on chute de la couchette intermédiaire. C'est précisément la raison pour laquelle il existe la possibilité, pour les couchettes supérieures, de tendre un filet de sécurité dans le cas d'une configuration à six couchettes. Il n'est en tout cas pas possible de partir de l'idée que la note de service du défendeur secondaire a pour but de réduire les conséquences de blessures causées par le fait qu'un voyageur empruntant une couchette supérieure tombe sur un autre voyageur empruntant une couchette inférieure. La note de service peut avoir – tout au plus – le sens de diminuer, dans le cas d'une configuration à quatre couchettes, les dangers pouvant émaner de la

chute d'un voyageur endormi de la couchette supérieure. Or, une échelle est prévue pour descendre des couchettes supérieures et intermédiaires. Conformément aux constatations du Tribunal de première instance, celle-ci ne présentait pas de défaut. Le fait que le défendeur principal a – sans allumer au préalable l'éclairage au plafond – utilisé l'échelle ou n'a pas trouvé le deuxième barreau d'échelle, raison pour laquelle il est tombé sur le demandeur et l'a blessé, ne peut, en tout cas, pas être imputé à un défaut des installations d'exploitation du défendeur secondaire. Ce dernier a donc pu apporter la preuve d'exonération de la responsabilité conformément au § 9, al. 2 de la EKHG, la question de savoir si et, le cas échéant, qui a déplacé l'échelle n'entrant pas en ligne de compte.

Le Tribunal d'instance a rejeté le recours portant sur la demande de constatation par la motivation suivante :

Selon la jurisprudence constante, l'intérêt à une constatation doit être affirmé lorsque la question de savoir s'il persiste la possibilité que l'événement à la base du préjudice a causé un dommage futur demeure en suspens. Il suffit qu'un incident, par lequel un dommage concret aurait pu se produire, s'est déjà produit ou qu'à l'avenir un dommage puisse se produire sans autre intervention de l'auteur du dommage, étant donné que la demande de constatation sert non seulement à exclure la prescription, mais aussi à éviter des difficultés d'apport de preuve, en clarifiant la question de la responsabilité quant au fond. Dans ce contexte, il convient de se baser sur la prévisibilité objective. Il s'en suit inversement que l'intérêt à une constatation doit être niée lorsqu'une prévisibilité objective de dommages futurs n'est pas donnée. C'est précisément cela qui doit être affirmé dans le cas présent en relation avec les conséquences des blessures du demandeur. Le Tribunal de première instance a constaté, sans que cela soit remis en question, qu'en tant que séquelle permanente, la cicatrice du nerf optique demeurerait sans tendance à une amélioration ou une aggravation, qu'un traitement ultérieur des séquelles permanentes ne serait, du point de vue neurologique, pas nécessaire, qu'un traitement ultérieur ne serait pas nécessaire du point de vue chirurgical et qu'il ne fallait pas s'attendre à une aggravation de l'état de santé du demandeur. Ce dernier n'est non plus en mesure d'indiquer des faits permettant de constater de quelle nature seraient des séquelles futures. En ce qui concerne le fait qu'il fait valoir en tant que motivation de sa demande de constatation d'éventuelles pertes de revenus futures, il convient de noter qu'il n'a jamais fait valoir ces motifs en première instance. Il a plutôt expressément motivé sa demande de constatation par le fait qu'il fallait s'attendre à une aggravation de son état de santé

en raison de son âge et que l'accent était mis sur les séquelles futures irréparables dues à la blessure.

Le pourvoi en cassation du demandeur porte sur cette décision du Tribunal d'instance – dans la mesure où la demande de constatation adressée à l'encontre des deux défendeurs et la demande de paiement d'un montant de ÖS 150'211.- à l'encontre du défendeur secondaire ont été rejetées – en raison d'une appréciation juridique erronée. Le défendeur secondaire demande, par conséquent, à ce que le jugement soit modifié en ce sens qu'il soit donné suite à la demande de recours.

La Cour suprême a donné suite au pourvoi en cassation. En ce qui concerne la demande de paiement à l'encontre du demandeur secondaire, elle a modifié le jugement contesté en ce sens que le jugement du Tribunal de première instance est, en partie, rétabli; en ce qui concerne la demande de constatation, elle a annulé les jugements des instances précédentes et renvoyé l'affaire au Tribunal de première instance pour nouveau jugement après complément de la procédure.

Motifs :

Le pourvoi en cassation est admissible, étant donné que l'étendue de la diligence requise conformément au § 9, al. 2 de la EKHG dépend certes des circonstances particulières du cas d'espèce [Rechtsinformations-system-Justiz (système d'information juridique-Justice-RIS -) RS00111708], mais que le Tribunal d'instance a, dans le cas présent, dépassé les limites de la marge d'appréciation qui lui est donnée. Le pourvoi en cassation est également fondé, en ce qui concerne la demande de constatation, uniquement au sens de la demande d'annulation comprise dans la requête modificative.

Le demandeur en appel fait pour l'essentiel valoir que le défendeur secondaire n'a pas fait preuve de la diligence extrême requise selon le § 9, al. 2 de la EKHG. Il a certes motivé sa demande de constatation par une aggravation possible de son état de santé; le Tribunal de première instance aurait toutefois dû – tout comme pour la prise en considération des douleurs morales – tenir compte du préjudice causé à son activité de conférencier et de journaliste.

Il a été pris en considération ce qui suit :

Le Tribunal d'appel a déjà constaté, à juste titre, que l'accident s'est produit « dans le cadre de l'exploitation » (cf. RIS-Justice RS0058156). Il a, en outre, également à juste titre, reconnu que la preuve de la diligence extrême possible dans les circonstances du cas

et pouvant être exigée constitue la condition d'une exonération de la responsabilité (cf. RIS-Justice RS0058206, RS0058326) conformément au § 9 de la EKHG. Outre la note de service, selon laquelle, en configuration à quatre couchettes, les couchettes supérieures doivent être placées environ à mi-hauteur de la fenêtre extérieure, un contrôleur particulièrement diligent aurait, en absence de la possibilité d'attribuer une couchette inférieure au défendeur principal qui, en raison de son âge, en avait fait la demande, au moins abaissé le niveau de la couchette supérieure (ou ajusté une couchette intermédiaire). Cela aurait – contrairement à l'avis du Tribunal d'appel – réduit le danger d'une chute non seulement pendant le sommeil, mais aussi au moment de rejoindre ou de quitter la couchette. Selon les constatations du Tribunal de première instance, l'accident ne se serait très probablement pas produit.

Compte tenu de ces circonstances, le défendeur secondaire ne peut pas bénéficier de l'exonération de la responsabilité conformément au § 9 de la EKHG. Le Tribunal de première instance a donc, à juste titre, reconnu une responsabilité objective du défendeur secondaire. Son jugement doit, par conséquent, être rétabli en tant que jugement partiel.

En ce qui concerne la demande de constatation, le demandeur a fait valoir une éventuelle perte de revenu future en raison de l'impossibilité de poursuivre ses activités journalistiques, ce toutefois pas en relation avec la motivation de la demande de constatation, mais en relation avec des souffrances morales. Il n'y a pas eu de constatations suffisantes concernant ce « passe temps » du demandeur. Selon l'avis du Tribunal de cassation, la demande du demandeur concernant sa perte de revenu, certes formulée dans une autre relation, aurait au moins nécessité une explication avant d'être rejetée.

Etant donné que l'intérêt du demandeur à une constatation (cf. à ce sujet p. ex. RIS-Justice RS0039018, RS0038976) ne peut pas encore être définitivement évalué à partir des constatations faites, l'affaire a dû être renvoyée, en ce qui concerne la demande de constatation et en annulant les jugements des instances antérieures, au Tribunal de première instance.

(Extrait de : Zeitschrift für Verkehrsrecht, Vienne, numéro 1/2002, p. 18-21)
(Traduction)

Informations diverses

Dr Kurt Spera – 75^{ème} anniversaire

Le 5 août de cette année, M. le Professeur Dr Kurt Spera a pu fêter son 75^{ème} anniversaire. En 1999, M. Spera a été nommé *Conseiller honoraire* de l'Office central par le Comité administratif de l'OTIF en reconnaissance de ses mérites pour le développement et la modernisation du droit de transport international ferroviaire, en général, et l'organisation de la 5^{ème} Assemblée générale de l'OTIF à Vilnius, en particulier.

L'Office central a déjà publié, dans le Bulletin n° 4/1998 p. 198-200, un article détaillé sur sa vie, son activité et ses mérites, auquel il est renvoyé.

L'Office central souhaite à M. Spera pour l'avenir de nombreuses années en bonne santé, afin que ses connaissances multiples et sa force de travail infatigable lui permettent encore longtemps d'œuvrer en faveur du développement du droit de transport international ferroviaire.

Ad multos annos.
(Traduction)

Bibliographie

Frohmeyer Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs), *EG-Verkehrsrecht* (Droit communautaire des transports), Editions C.H. Beck, Munich 2000, 3^{ème} livraison complémentaire, mai 2002

Le commentaire paru en l'an 2000 sous forme de feuillets mobiles (v. compte rendu paru dans le Bulletin 1/2000, p. 81 ss.) est, pour la troisième fois déjà, mis à jour au moyen d'une importante livraison complémentaire.

La livraison complémentaire tient compte du nouveau Livre blanc de la Commission relatif à la politique des transports communautaire et l'entrée en vigueur des accords de la Communauté européenne avec la Suisse en matière de transports routiers et aériens.

Avec des contributions portant sur l'accord de la Communauté européenne relatif aux transports routiers et aériens, le commentaire est, pour la première fois, étendu aux relations extérieures de la Communauté dans le domaine du transport.

Par ailleurs, la nouvelle Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a été prise en considération au moyen d'une extension du commentaire. Le paragraphe 119, Directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, traite en détail du RID et de sa relation avec cette Directive. Par cette Directive, le contenu du RID a été déclaré applicable non seulement pour le transport de marchandises dangereuses entre, mais aussi à l'intérieur des Etats membres. L'utilisation du RID en tant que base pour l'harmonisation a présenté l'avantage qu'il n'a pas été nécessaire d'élaborer, au niveau communautaire, des dispositions ou normes nouvelles. Il a finalement été réalisé une extension du domaine d'application du RID aux transports nationaux et, par conséquent, une simplification par rapport à l'état antérieur.

M. Urs Haldimann, chef de la section des affaires internationales et de la sécurité à l'Office fédéral de l'aviation civile à Berne, fait nouvellement partie de l'équipe des auteurs de ce commentaire, qui garantit une mise à jour experte et minutieuse de ce commentaire devenu indispensable.

(Traduction)

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 14^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juin 2003

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 1/2003, p. 16).

Le recueil comporte trois tomes, deux tomes étant réservés respectivement au droit allemand et au droit des Länder. Le troisième tome couvre les catégories « Droit

européen », « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ».

Avec la 14^{ème} livraison complémentaire sont mis à jour les tomes I et II. Les explications concernant la Loi ferroviaire générale (AEG) de Urs Kramer constituent une nouvelle partie importante. Sur plus de 200 pages sont examinés les tâches de la surveillance ferroviaire, les droits et obligations des chemins de fer, c'est-à-dire tant des entreprises de transport ferroviaires que des entreprises de gestion de l'infrastructure ferroviaire, les procédures liées à la mise en service ou la cession d'exploitation ou autres procédures en relation avec les chemins de fer sous l'aspect du développement de la législation de la CE dans ce domaine. La dernière modification de la AEG, qui est prise en compte dans cette livraison complémentaire, date de juin 2002. Etant donné que des développements sont en cours notamment en ce qui concerne le droit d'accès à l'infrastructure, il faut s'attendre à d'autres modifications.

L'Allemagne ayant ratifié le Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), le libellé complet de ce Protocole, y compris son annexe, la nouvelle version de la COTIF et la Loi relative au Protocole 1999 apparaissent maintenant dans le recueil. Dans la Loi est d'une part approuvé le Protocole 1999 et définie la procédure relative à la mise en vigueur des décisions des organes de l'OTIF conformément à l'article 35, §§ 1 à 5 de la COTIF 1999. Elle comporte d'autre part des modifications apportées au Règlement allemand relatif au trafic ferroviaire (EVO) qui découlent de la nouvelle version de la COTIF et entreront en vigueur en même temps que la COTIF 1999. La disposition depuis longtemps controversée du § 17 du EVO (sur laquelle l'attention est attirée entre autres également dans les explications relatives à la AEG) est remplacée par une disposition calquée sur l'article 32 des RU CIV 1999 « Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée ».

Ce recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire peut servir d'aide précieuse pour obtenir un aperçu rapide, également au-delà du propre domaine d'activité, pour toutes les personnes spécialisées, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations. Le nouvel aperçu rapide avec les titres des lois et autres prescriptions classés par ordre alphabétique en facilite l'utilisation.

(Traduction)

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2994/2003, p. 443 – Contrat de transport. Notion de livraison (M. Tilche)

Idem, n° 2995/2003, p. 463 et 471/472 – Remise au chargement. Tout dire ! (Marchandises dangereuses) Contrat de transport : nullité pour erreur (M. Tilche)

Idem, n° 2999/2003, p. 535 – Marchandises dangereuses. Trois arrêtés d'été (N. Grange)

Idem, n° 3000/2003, p. 560-562 – Transport par mer. Livraison maritime (A. Chao)

Idem, n° 3001/2003, p. 577 – Aérien. Thirty one ! (Convention de Montréal) (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2003, Droit international du transport ferroviaire et droit de la concurrence / Internationales Eisenbahntransportrecht und Wettbewerbsrecht / The international law of rail transport and competition law (G. Charrier)

CIT Info, Berne, N° 3/2003, Modernisation de l'AIM / Modernisierung des AIM / Modernising AIM (R. Freise, S. Buchner)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 90/2003, S. 2 – Montrealer Abkommen vereinfacht Datenaustausch

Shipping & Transport Lawyer International, London, vol. 4 N° 1, p. 29 – A Busy Schedule for International Maritime Law (P. Griggs)

Transidit, Rouen, N° 36/2002, p. 21 – Plafonds de responsabilité du transporteur CMR; p. 22 – Convention d'Athènes de 1974

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2003, S. 265-280 – Stand der Bahnreform in Deutschland und Europa (R. Freise)