



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2000

108^e Année • Mai - Juin
108. Jahrgang • Mai - Juni

Sommaire

Communications de l'Office central

Mise en vigueur des Dispositions complémentaires des États, Autriche, Belgique et Slovénie, p. 197

Organes de l'OTIF

Comité administratif

93^{ème} session - Budapest, 10/11.5.2000 - p. 199
Session extraordinaire - Berne, 29.6.2000 - p. 200

Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

Office central

Visite du Directeur général a.i. en Lituanie, p. 200

Révision de la COTIF

COTIF Revision

UR CIV

Texts adopted, p. 202

UR CIM

Texts adopted, p. 217

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU) - Genève, 15-19.5.2000 - p. 235

Groupe permanent RID de l'UIC - Turin, 14/15.6.2000 - p. 235

Commission d'experts du RID

37^{ème} session - Nuremberg, 26-30.6.2000 - p. 235

Accords particuliers multilatéraux du RID

- Accord particulier multilatéral RID 1/2000, p. 235

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport combiné - Genève, 29/30.5.2000 - p. 236

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Inkraftsetzung der staatlichen Zusatzbestimmungen, Österreich, Belgien und Slowenien, S. 197

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

93. Tagung - Budapest, 10./11.5.2000 - S. 199
Außerordentliche Tagung - Bern, 29.6.2000 - S. 200

RID-Fachausschuß

s. unter "Gefährliche Güter"

Zentralamt

Besuch des Generaldirektors a.i. in Litauen, S. 200

Revision des COTIF

COTIF Revision

UR CIV

Texts adopted, p. 202

UR CIM

Texts adopted, p. 217

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO) - Genf, 15.-19.5.2000 - S. 235

Ständige RID-Arbeitsgruppe der UIC - Torino, 14./15.6.2000 - S. 235

RID-Fachausschuss

37. Tagung - Nürnberg, 26.-30.6.2000 - S. 235

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

- Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000, S. 235

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" - Genf, 29./30.5.2000 - S. 236

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Groupe juridique - Séminaire d'information - Paris, 4.5.2000, p. 237

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2000 - Berne, 17/18.5.2000 - p. 238

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Rechtsgruppe - Informationsveranstaltung - Paris, 4.5.2000, S. 237

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2000 - Bern, 17./18.5.1999 - S. 238

Etudes

Dr Freise Rainer, La réforme du système de la responsabilité dans le domaine des wagons, p. 240

Abhandlungen

Dr. Freise, Rainer, Neugestaltung der Haftung auf dem Güterwagensektor, S. 240

Jurisprudence

Oberlandesgericht Celle - Arrêt du 4.2.1999 - Responsabilité du chemin de fer (CIM) - Transport des containers en wagons découverts, p. 275

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Celle - Urteil vom 4.2.1999 - Haftung der Eisenbahn (CIM) - Beförderung von Containern in offenen Wagen, S. 275

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI) - Dublin, 25/26.5.2000 - p. 283

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI) - Dublin, 25./26.5.2000 - S. 283

Bibliographie

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinard Th., Demuth Klaus, Praxishandbuch Transportrecht (Manuel pratique du droit de transport), 1ère livraison complémentaire, p. 284

Bücherschau

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, Praxishandbuch Transportrecht, 1. Ergänzungslieferung, S. 284

Communication des éditions K.O. Storck, p. 285

Mitteilung des K.O. Storck Verlages, S. 285

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 286

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 286

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 : otif@otif.ch

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail: otif@otif.ch

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication bimestrielle 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.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Zweimonatszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt gefertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Communications de l'Office central

Mise en vigueur des Dispositions complémentaires des Etats

Autriche, Belgique et Slovénie

La Commission ad hoc convoquée par le Comité administratif du 22 au 26 novembre 1993 a adopté des Dispositions complémentaires interprétant les Règles uniformes CIV et CIM en cas de séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires (v. Bulletin 4/1993, p. 168 ss.). Ces Dispositions complémentaires ont été portées à la connaissance des Etats membres par la lettre circulaire de l'Office central en date du 3 janvier 1994 avec prière de les mettre en vigueur conformément à la procédure prévue par le droit national.

Par lettre du 28 janvier 2000, le Ministère autrichien des Sciences et des Transports a communiqué à l'Office central que les Dispositions complémentaires des Etats ont, par le biais des dispositions complémentaires d'application du Comité international des transports ferroviaires (CIT), été provisoirement intégrées dans les dispositions tarifaires des Chemins de fer fédéraux autrichiens, et publiées.

Par lettre du 22 mai 2000, le Ministère belge des Communications et de l'Infrastructure a communiqué à l'Office central que les Dispositions complémentaires

Mitteilungen des Zentralamtes

Inkraftsetzung der staatlichen Zusatzbestimmungen

Österreich, Belgien und Slowenien

Der vom Verwaltungsausschuss einberufene ad-hoc-Ausschuss (22.-26.11.1993) hatte Zusatzbestimmungen zur Interpretation der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Fall der Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen angenommen (s. Zeitschrift 4/1993, S. 168 ff). Diese Zusatzbestimmungen sind den Mitgliedstaaten mit dem Rundschreiben des Zentralamtes vom 3. Januar 1994 zur Kenntnis gebracht worden, und zwar verbunden mit der Bitte, sie gemäß dem innerstaatlich vorgesehenen Verfahren in Kraft zu setzen.

Mit Schreiben vom 28. Januar 2000 teilte das österreichische Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr dem Zentralamt mit, dass die staatlichen Zusatzbestimmungen vorläufig im Wege über die ausführenden Zusatzbestimmungen des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) in die Tarifbestimmungen der Österreichischen Bundesbahnen aufgenommen und verlautbart worden sind.

Mit Schreiben vom 22. Mai 2000 teilte das belgische Ministerium für Kommunikation und Infrastruktur dem Zentralamt mit, dass die staatlichen

des Etats ont été approuvées et publiées en Belgique, le 16 mai 2000.

Par lettre du 2 juin 2000, le Ministère slovène des Transports et des Communications a communiqué à l'Office central qu'il est tenu compte des Dispositions complémentaires des Etats dans la Loi relative au transport ferroviaire qui est entrée en vigueur le 28 novembre 1999.

Ces Dispositions complémentaires ont été mises en vigueur dans les 19 Etats membres suivants : Autriche, Belgique, Allemagne, Danemark, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Maroc, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

Zusatzbestimmungen in Belgien angenommen und am 16. Mai 2000 veröffentlicht worden sind.

Mit Schreiben vom 2. Juni 2000 teilte das slowenische Ministerium für Verkehr und Kommunikation dem Zentralamt mit, dass die staatlichen Zusatzbestimmungen im Gesetz über den Eisenbahnverkehr, das am 28. November 1999 in Kraft getreten ist, berücksichtigt sind.

Damit haben bisher 19 Mitgliedstaaten die Zusatzbestimmungen in Kraft gesetzt: Österreich, Belgien, Deutschland, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Marokko, die Niederlande, Norwegen, Rumänien, die Slowakei, Slowenien, Schweden, Spanien, die Tschechische Republik, Ungarn und das Vereinigte Königreich.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

93ème session

Budapest, 10/11 mai 2000

Sur invitation de la Hongrie, la 93ème session du Comité administratif s'est tenue à Budapest, les 10 et 11 mai 2000, sous la présidence de M. Hans Rudolf Isliker (Suisse).

Le Comité a approuvé le Rapport de gestion financière 1999. Grâce à l'excellent résultat de l'exercice 1999, le taux kilométrique définitif, qui constitue la base pour le calcul des contributions 1999, a été fixé à Frs. 6.00 alors que le budget 1999 avait été établi sur la base d'un taux kilométrique de Frs. 6.20.

Le Comité a pris note de l'état des travaux préparatoires de la 6ème Assemblée générale (Berne, 15/16.11.2000). En vue de cette Assemblée générale, il a approuvé le rapport et les propositions suivants :

- rapport du Comité administratif à l'Assemblée générale sur son activité durant la période 1996-2000,
- proposition du Comité administratif à l'Assemblée générale concernant la composition du Comité administratif pour la période 2001-2005,
- proposition du Comité administratif à l'Assemblée générale concernant la fixation du montant maximal des dépenses annuelles pour la période quinquennale 2001-2005.

Il a, par ailleurs, décidé de recommander à l'Assemblée générale d'approuver, de manière anticipée, l'introduction de l'anglais comme troisième langue de travail et de délibération dans les organes de l'OTIF à compter du 1er janvier 2001.

Le Comité a, enfin, approuvé une nouvelle version du Statut du personnel qui sera applicable à compter du 1er juillet 2000.

Suite à la démission de l'ancien Directeur général, M. Michel Burgmann, le Comité procédera, au cours d'une session extraordinaire, le 29 juin 2000 à Berne, à l'élection d'un nouveau Directeur général (v. Bulletin 1/2000, p. 3).

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

93. Tagung

Budapest, 10./11. Mai 2000

Die 93. Tagung des Verwaltungsausschusses fand auf Einladung Ungarns am 10. und 11. Mai 2000 unter dem Vorsitz von Herrn Hans Rudolf Isliker (Schweiz) in Budapest statt.

Der Ausschuss genehmigte den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 1999. Das günstige Ergebnis des Geschäftsjahres 1999 erlaubte es, den endgültigen Kilometersatz als Grundlage für die Berechnung der Beiträge 1999 auf sFr. 6.00 anstatt des im Voranschlag 1999 vorgesehenen Betrags von sFr. 6.20 festzusetzen.

Der Ausschuss nahm den Stand der Vorbereitung der 6. Generalversammlung (Bern, 15./16.11.2000) zur Kenntnis. Im Hinblick auf diese Generalversammlung genehmigte er folgenden Bericht und folgende Vorschläge:

- Bericht des Verwaltungsausschusses an die Generalversammlung über seine Tätigkeit während der Amtszeit 1996-2000,
- Vorschlag des Verwaltungsausschusses an die Generalversammlung bezüglich der Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit 2001-2005,
- Vorschlag des Verwaltungsausschusses an die Generalversammlung bezüglich der Festsetzung der jährlichen Ausgaben für den Fünfjahreszeitraum 2001-2005.

Außerdem beschloss er, der Generalversammlung zu empfehlen, der vorgezogenen Einführung des Englischen als dritte Arbeits- und Verhandlungssprache der OTIF ab 1. Januar 2001 zuzustimmen.

Der Ausschuss stimmte ferner einer Neufassung des Personalstatuts mit Wirkung zum 1. Juli 2000 zu.

Nach dem Rücktritt des ehemaligen Generaldirektors, Herrn Michel Burgmann, wird der Verwaltungsausschuss am 29. Juni 2000 in Bern, anlässlich einer außerordentlichen Tagung, die Wahl des neuen Generaldirektors vornehmen (s. Zeitschrift 1/2000, S. 3).

La 94ème session du Comité administratif se tiendra à Berne, les 13 et 14 novembre 2000, immédiatement avant la 6ème Assemblée générale.

Die 94. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 13. und 14. November 2000 in Bern unmittelbar vor der 6. Generalversammlung stattfinden.

Session extraordinaire

Berne, 29 juin 2000

Au cours de la session extraordinaire, qui s'est tenue à Berne le 29 juin 2000 sous la présidence de M. Carlos del Olmo Morand (Espagne), le Comité administratif a nommé M. Hans Rudolf Isliker (Suisse) Directeur général de l'Office central pour le reste de la période 2000-2004 (v. Bulletin 1/2000, p. 3). M. Isliker prendra ses fonctions le 1er octobre 2000.

En raison de l'élection du candidat suisse, la Suisse a renoncé à la Présidence du Comité administratif. Le Comité administratif a nommé le délégué suppléant de l'Espagne, M. Carlos del Olmo Morand, Président pour le reste de la période du Comité administratif, à savoir jusqu'à la fin de l'an 2000.

Außerordentliche Tagung

Bern, 29. Juni 2000

Anlässlich der außerordentlichen Tagung, die am 29. Juni 2000 unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand (Spanien) in Bern stattfand, ernannte der Verwaltungsausschuss Herrn Hans Rudolf Isliker (Schweiz) zum Generaldirektor des Zentralamtes für den Rest der Amtszeit 2000-2004 (s. Zeitschrift 1/2000, S. 3). Herr Isliker wird sein Amt am 1. Oktober 2000 antreten.

Aus Anlass der Wahl des schweizer Kandidaten verzichtete die Schweiz auf den Vorsitz im Verwaltungsausschuss. Der Verwaltungsausschuss wählte den Stellvertretenden Delegierten Spaniens, Herrn Carlos del Olmo Morand, zum Vorsitzenden für den Rest der Amtszeit des Verwaltungsausschusses, d. h. bis zum Ende des Jahres 2000.

Commission d'experts du RID

37ème session

Nuremberg, 26-30 juin 2000

v. sous "Marchandises dangereuses"

RID-Fachausschuss

37. Tagung

Nürnberg, 26.-30. Juni 2000

s. unter "Gefährliche Güter"

Office central

Visite du Directeur général a.i. en Lituanie

Le Directeur général a.i. de l'Office central, M. G. Mutz, s'est rendu, le 8 mai 2000, en Lituanie pour une visite au cours de laquelle il a rencontré le Ministre des Transports de la République de Lituanie, M. Did_jokas. Au cours de cette visite, M. Mutz a remis au Ministre des Transports, sur mandat du Comité administratif de l'OTIF, un exemplaire relié du Protocole de Vilnius adopté le 3 juin 1999 par la 5ème Assemblée générale, en reconnaissance des efforts exceptionnels fournis par la Lituanie lors de

Zentralamt

Besuch des Generaldirektors a.i. in Litauen

Am 8. Mai 2000 stattete der Generaldirektor a.i. des Zentralamtes, Herr Dr. G. Mutz, dem Verkehrsminister der Republik Litauen, Herrn Dr. R. Did_jokas, einen Besuch ab. Anlässlich dieses Besuches konnte Herr Dr. Mutz im Auftrag des Verwaltungsausschusses der OTIF dem Verkehrsminister ein gebundenes Exemplar des von der 5. Generalversammlung am 3. Juni 1999 angenommenen Protokolls von Vilnius überreichen, um die außerordentliche Leistung Litauens bei der im vergangenen Jahr in Vilnius abgehaltenen

l'Assemblée générale qui s'est tenue l'année dernière à Vilnius (v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss.).

Dans le cadre de cette visite des entretiens ont eu lieu en ce qui concerne l'adhésion de la Lettonie et de l'Estonie à l'OTIF, les travaux préparatoires des Annexes 1 à 8 des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel destiné à être utilisé en trafic international (APTU) ainsi que la 6ème Assemblée générale de l'OTIF, qui se tiendra à Berne, les 15 et 16 novembre 2000.

Generalversammlung zu würdigen (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff).

Gegenstand des Besuches bildeten ferner Gespräche im Zusammenhang mit dem Beitritt Lettlands und Estlands zur OTIF, über die Vorbereitung der Anlagen 1 bis 8 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU), und über die 6. Generalversammlung der OTIF, die am 15. und 16. November 2000 in Bern stattfinden wird.

Révision de la COTIF

The 5th General Assembly has adopted on 2 June 1999 the "Protocol 1999" for the modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 and has opened it for signature on 3 June 1999 (s. Bulletin 3/1999, p. 91 f.p. and Bulletin 6/1999, p. 429).

The English version of the adopted texts of the Protocol 1999 of the basic Convention and of the Protocol on the Privileges and Immunities of OTIF has been published in the Bulletin 2/2000, p. 94 f.p.. The English version of the adopted texts of the Appendices A and B to COTIF is published in the following. The English version of the adopted texts of the Appendices C to G to COTIF will be published in the following issues of the Bulletin.

Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV - Appendix A to the Convention)

Title I General Provisions

Article 1 Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal

Revision des COTIF

injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.

- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
 - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.
- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2 Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the

provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States.

Article 3 Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term

- a) “carrier” means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) “vehicle” means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.

Article 4 Derogations

- § 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between

themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

- § 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

Article 5 Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6 Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7 Ticket

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.
- § 2 The following, at least, must be entered on the ticket:

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.

§ 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

§ 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8

Payment and refund of the carriage charge

- § 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.
- § 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9

Right to be carried. Exclusion from carriage

- § 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide
 - a) that a passenger who does not produce a valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;
 - b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;

- c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.

§ 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who

- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
- b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,

shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

Article 10

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

Article 11

Cancellation and late running of trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

Title III

Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Chapter I

Common Provisions

Article 12

Acceptable articles and animals

- § 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.

§ 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.

§ 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.

§ 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

Article 13 Examination

§ 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.

§ 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

Article 14 Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

Chapter II Hand Luggage and Animals

Article 15 Supervision

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Chapter III Registered Luggage

Article 16 Consignment of registered luggage

§ 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.

§ 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.

§ 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Article 17 Luggage registration voucher

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher:

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made

out in accordance with his instructions.

Article 18
Registration and carriage

- § 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.
- § 2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply *mutatis mutandis* to the consignor of registered luggage.
- § 3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

Article 19
**Payment of charges for the carriage
of registered luggage**

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Article 20
Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner:

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

Article 21
Right to dispose of registered luggage

- § 1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production

of the ticket.

- § 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22
Delivery

- § 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:
- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
 - b) live animals have been handed over to third parties.
- § 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.
- § 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.
- § 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.
- § 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.
- § 7 The person entitled may refuse to accept the

luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

- § 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

Chapter IV Vehicles

Article 23 Conditions of carriage

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

Article 24 Carriage voucher

- § 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.
- § 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.
- § 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher:
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.
- § 4 The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in

accordance with his instructions.

Article 25 Applicable law

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

Title IV Liability of the Carrier

Chapter I Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

Article 26 Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability
- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
 - b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;
 - c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- § 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to

the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.

§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.

§ 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

Article 27 **Damages in case of death**

§ 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise:

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 28 **Damages in case of personal injury**

In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger the damages shall comprise:

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 29 **Compensation for other bodily harm**

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

Article 30 **Form and amount of damages in case of death and personal injury**

§ 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.

§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 31 **Other modes of transport**

§ 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.

§ 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

§ 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

Chapter II
Liability in case of Failure
to Keep to the Timetable

Article 32
Liability in case of cancellation, late running
of trains or missed connections

- § 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes :
- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
 - b) fault on the part of the passenger or
 - c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- § 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

Chapter III
Liability in respect of Hand Luggage, Animals,
Registered Luggage and Vehicles

Section 1
Hand luggage and animals

Article 33
Liability

- § 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis.
- § 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34
Limit of damages in case of loss of
or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35
Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2
Registered luggage

Article 36
Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of

delivery as well as from delay in delivery.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- a) the absence or inadequacy of packing,
- b) the special nature of the luggage,
- c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

Article 37 Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Article 38 Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

Article 39 Substitute carrier

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

§ 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 40 Presumption of loss

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.

§ 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

§ 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

Article 41 Compensation for loss

§ 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1200 units of account per item of luggage;
- b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

Article 42 Compensation for damage

§ 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in

value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

§ 2 The compensation shall not exceed:

- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 43 Compensation for delay in delivery

§ 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;
- b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.

§ 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.

§ 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

Section 3 Vehicles

Article 44 Compensation for delay

§ 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

§ 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

Article 45 Compensation for loss

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Article 46 Liability in respect of other articles

§ 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1400 units of account.

§ 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or

recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 47 Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Chapter IV Common Provisions

Article 48 Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49 Conversion and interest

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

§ 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.

§ 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.

§ 5 In the case of luggage, if the person entitled does

not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50 **Liability in case of nuclear incidents**

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 51 **Persons for whom the carrier is liable**

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 52 **Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Title V **Liability of the Passenger**

Article 53 **Special principles of liability**

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

- a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to
1. Articles 10, 14 and 20,

2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or
3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), or

- b) caused by articles and animals that he brings with him,

unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.

Title VI **Assertion of Rights**

Article 54 **Ascertainment of partial loss or damage**

§ 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 55 **Claims**

§ 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and

performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.

§ 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.

§ 3 Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Article 56

Carriers against whom an action may be brought

§ 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.

§ 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.

§ 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought

against him.

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57

Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58

Extinction of right of action in case of death or personal injury

§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one

of the carriers designated in Article 55 § 1;

- b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;
- c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;
- d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

Article 59

Extinction of right of action arising from carriage of luggage

- § 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:
 - a) in case of partial loss or damage, if
 - 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
 - 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
 - b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
 - 1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and
 - 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;
 - c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;

- d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.

Article 60

Limitation of actions

- § 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:
 - a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
 - b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.
- § 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.
- § 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions:
 - a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;
 - b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;
 - c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.
- § 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with

it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

§ 6 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title VII Relations between Carriers

Article 61 Apportionment of the carriage charge

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 62 Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers

who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 63 Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the

person entitled under the contract of carriage.

Article 64 **Agreements concerning recourse**

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention)

Title I **General Provisions**

Article 1 **Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the

territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
 - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.
- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2 **Prescriptions of public law**

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 3 **Definitions**

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) “carrier” means the contractual carrier with

whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;

- b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) “intermodal transport unit” means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Article 4 Derogations

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

Article 5 Mandatory law

- Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any
- § 7 In the case of carriage which enters the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6 Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.
- § 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.
- § 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.
- § 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.
- § 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic

integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.

- § 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Article 7

Wording of the consignment note

- § 1 The consignment note must contain the following particulars:

- a) the place at which and the day on which it is made out;
- b) the name and address of the consignor;
- c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;
- d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);
- e) the place and the day of taking over of the goods;
- f) the place of delivery;
- g) the name and address of the consignee;
- h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);
- i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;
- j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;
- k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;

- l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;
- m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;
- n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;
- o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;
- p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.

- § 2 Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

- a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;

- b) the costs which the consignor undertakes to pay;
- c) the amount of the cash on delivery charge;
- d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;
- e) the agreed transit period;
- f) the agreed route;
- g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;
- h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

Article 8
Responsibility for particulars entered on the consignment note

- § 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of
- a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or
 - b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.
- § 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.
- § 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

Article 9
Dangerous goods

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

Article 10
Payment of costs

- § 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.
- § 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

Article 11
Examination

- § 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.
- § 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.

- § 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

Article 12

Evidential value of the consignment note

- § 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.
- § 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.
- § 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.
- § 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

Article 13

Loading and unloading of the goods

- § 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.
- § 2 The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

Article 14

Packing

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 15

Completion of administrative formalities

- § 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.
- § 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.
- § 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been

caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

- a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;
- b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;
- c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

§ 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

Article 16 Transit periods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

- a) for wagon-load consignments
 - period for consignment 12 hours,
 - period for carriage, for each
- b) for less than wagon-load consignment
 - period for consignments 24 hours,
 - period for carriage, for each

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases:

- a) consignments to be carried
 - by lines of a different gauge,
 - by sea or inland waterway,
 - by road if there is no rail link;
- b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.

§ 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

Article 17

Delivery

§ 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,

- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
- b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.

§ 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.

§ 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.

§ 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

§ 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

Article 18

Right to dispose of the goods

§ 1 The consignor shall be entitled to dispose of the

goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier

- a) to discontinue the carriage of the goods;
- b) to delay the delivery of the goods;
- c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;
- d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.

§ 2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee

- a) has taken possession of the consignment note;
- b) has accepted the goods;
- c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.

§ 3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up, unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.

§ 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has

- a) taken possession of the consignment note;
- b) accepted the goods;
- c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.

- § 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

Article 19

Exercise of the right to dispose of the goods

- § 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.
- § 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.
- § 3 The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.
- § 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.
- § 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.
- § 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.
- § 7 If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

Article 20

Circumstances preventing carriage

- § 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.
- § 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 21

Circumstances preventing delivery

- § 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.
- § 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.
- § 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.
- § 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

Article 22

Consequences of circumstances preventing carriage and delivery

- § 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by
- a) his request for instructions,

- b) the carrying out of instructions received,
- c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
- d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions, unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

§ 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.

§ 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

§ 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.

§ 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.

§ 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and

3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

Title III Liability

Article 23 Basis of liability

§ 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;

b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;

- c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;
- f) carriage of live animals;
- g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

Article 24
Liability in case of carriage of
railway vehicles as goods

- § 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 25
Burden of proof

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.
- § 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove

that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

- § 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

Article 26
Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

Article 27
Substitute carrier

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable

by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28
Presumption of loss or damage in case of reconsignment

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29
Presumption of loss of the goods

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.
- § 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The

carrier shall acknowledge such request in writing.

- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.
- § 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 30
Compensation for loss

- § 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.
- § 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.
- § 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.
- § 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

Article 31

Liability for wastage in transit

§ 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

- a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;
- b) one per cent of the mass for dry goods.

§ 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

§ 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

§ 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.

§ 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

Article 32

Compensation for damage

§ 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

§ 2 The compensation shall not exceed:

- a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

§ 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.

§ 4 The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

Article 33

Compensation for exceeding the transit period

§ 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.

§ 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.

§ 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.

§ 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.

§ 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34**Compensation in case of declaration of value**

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35**Compensation in case of interest in delivery**

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36**Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 37**Conversion and interest**

§ 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

§ 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 38**Liability in respect of rail-sea traffic**

§ 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23:

- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
- b) saving or attempting to save life or property at sea;
- c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
- d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

§ 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

§ 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants.

§ 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.

§ 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry

of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

Article 39
Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 40
Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 41
Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

Title IV
Assertion of Rights

Article 42
Ascertainment of partial loss or damage

- § 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its

occurrence.

- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 43
Claims

- § 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.
- § 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.
- § 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.
- § 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.
- § 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.
- § 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44
Persons who may bring an action against the carrier

- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought:

- a) by the consignor, until such time as the consignee has
1. taken possession of the consignment note,
 2. accepted the goods, or
 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.
- b) by the consignee, from the time when he has
1. taken possession of the consignment note,
 2. accepted the goods, or
 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.
- § 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.
- § 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.
- § 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.
- § 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.
- § 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.
- consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.
- § 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.
- § 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.
- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 46 Forum

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory
- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
 - b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.
- Other courts or tribunals may not be seized.
- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or
- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.
- § 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the

tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 47
Extinction of right of action

- § 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.
- 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:
- a) in case of partial loss or damage, if
 - 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;
 - 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;
 - b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he
 - 1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and
 - 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;
 - c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;
 - d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.
- § 3 If the goods have been reconsigned in

accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

Article 48
Limitation of actions

- § 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action
- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
 - b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
 - c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
 - d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.
- § 2 The period of limitation shall run for actions
- a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;
 - b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;
 - c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.
- The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.
- § 3 The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall

lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

- § 4 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.
- § 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title V Relations between Carriers

Article 49 Settlement of accounts

- § 1 Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.
- § 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 50 Right of recourse

- § 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:
- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
 - b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
 - c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their

respective shares of the carriage charge.

- § 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51 Procedure for recourse

- § 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.
- § 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.
- § 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.
- § 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.
- § 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.
- § 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

Marchandises dangereuses

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

Genève, 15-19 mai 2000

Groupe permanent RID de l'UIC

Turin, 14/15 juin 2000

Commission d'experts du RID

37ème session

Nuremberg, 26-30 juin 2000

Un compte rendu succinct de ces réunions sera publié dans un prochain numéro du Bulletin.

Accords particuliers multilatéraux du RID

Accord particulier multilatéral RID 1/2000

relatif à la classification des matières polluantes de l'environnement aquatique, ainsi que de leurs solutions et mélanges (tels que préparations et déchets), qui ne peuvent pas être affectés aux classes 1 à 8 ou aux autres chiffres de la classe 9

Voir Bulletin 1/2000, p. 63, Bulletin 2/2000 p. 143

Le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont adhéré, respectivement le 11 mai 2000 et le 23 juin 2000, à cet accord particulier qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne, en Autriche, en Finlande, aux Pays-Bas, en République tchèque et au Royaume-Uni, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)

Genf, 15.-19. Mai 2000

Ständige RID-Gruppe der UIC

Torino, 14./15. Juni 2000

RID-Fachausschuss

37. Tagung

Nürnberg, 26.-30. Juni 2000

Ein Kurzbericht über diese Tagungen wird in einem nächsten Heft veröffentlicht werden.

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000

über die Zuordnung wasserverunreinigender Stoffe sowie ihren Lösungen und Gemischen (wie Präparate, Zubereitungen und Abfälle), die nicht den Klassen 1 bis 8 oder anderen Ziffern der Klasse 9 zugeordnet werden können

Siehe Zeitschrift 1/2000 S. 63, Zeitschrift 2/2000 S. 143

Das Vereinigte Königreich und die Niederlande sind dieser Sondervereinbarung am 11. Mai 2000 bzw. am 23. Juni 2000 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland, Finnland, den Niederlanden, Österreich, der Tschechischen Republik und dem Vereinigten Königreich einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport combiné

Groupe informel

Genève, 29/30 mai 2000

Le Groupe de travail du transport combiné (WP. 24) avait, en 1998 déjà, institué un Groupe informel d'experts en questions de responsabilité civile qui se posent en matière de transport multimodal, dans le but de mettre en évidence les difficultés résultant de la coexistence de différents régimes de responsabilité et de proposer des solutions pour surmonter ces difficultés (v. Bulletin 2/1999, p. 65). Déjà lors de sa précédente session, les 24 et 25 janvier 2000, le Groupe a examiné des éléments de la conception d'une Convention à élaborer éventuellement sur le transport multimodal (v. Bulletin 1/2000, p. 65/66).

La session qui s'est tenue à Genève, les 29 et 30 mai 2000, avait pour objectif de permettre aux représentants de divers organismes intéressés au transport multimodal de procéder à un nouvel échange de vue, les représentants des chargeurs devant être davantage impliqués dans les travaux. Des représentants de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), des représentants de quatre Gouvernements ainsi que des représentants de 21 organisations internationales non gouvernementales, associations et entreprises ont participé à cette session organisée par la division des transports de la CEE/ONU. L'OTIF était également représentée.

Tout comme lors des sessions précédentes, les discussions sur l'opportunité d'une nouvelle Convention sur le transport multimodal - après l'échec de la Convention TMI de 1980 - ont opposé des partisans, avant tout des représentants des modes de transport terrestres, et des adversaires, avant tout les représentants de la navigation maritime et les représentants des organismes liés à ce mode de transport. Les partisans ont mis l'accent sur les avantages que représenterait un régime de transport et de responsabilité harmonisé pour la sécurité juridique et la concurrence. Les adversaires ont exprimé d'une part la crainte qu'une nouvelle Convention, au lieu

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr"

Informelle Gruppe

Genf, 29./30. Mai 2000

Die Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" (WP. 24) hatte schon im Jahre 1998 eine informelle Gruppe von Sachverständigen für Fragen der zivilrechtlichen Haftung bei multimodalen Beförderungen eingesetzt, und zwar mit dem Ziel, die Schwierigkeiten, die sich aus den unterschiedlichen, nebeneinander bestehenden Haftungsregimen ergeben, aufzuzeigen und Lösungen für deren Überwindung vorzuschlagen (s. Zeitschrift 2/1999, S. 65). Bereits bei ihrer vorangegangenen Tagung am 24./25. Januar 2000 befasste sich die Gruppe mit Einzelheiten der Konzeption eines gegebenenfalls auszuarbeitenden Übereinkommens betreffend multimodale Beförderungen (s. Zeitschrift 1/2000, S. 65/66).

Ziel der am 29. und 30. Mai 2000 in Genf abgehaltenen Tagung war ein weiterer Meinungsaustausch der Vertreter verschiedener, an multimodalen Beförderungen interessierter Institutionen unter verstärkter Einbeziehung der verladenden Wirtschaft. An der von der Transportabteilung der ECE/UNO organisierten Tagung nahmen Vertreter der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), von vier Regierungen sowie von 21 internationalen nichtstaatlichen Organisationen, Verbänden und Unternehmen teil. Die OTIF war ebenfalls vertreten.

Wie bereits bei den vorangegangenen, diesem Thema gewidmeten Tagungen standen sich - nach dem Scheitern des MTO-Übereinkommens 1980 - in den Diskussionen über die Zweckmäßigkeit eines neuen Übereinkommens betreffend multimodale Beförderungen Befürworter, vor allem Vertreter der Landverkehrsträger, und Gegner, vor allem Vertreter der Seeschifffahrt und der mit diesem Verkehrsträger verbundenen Institutionen, gegenüber. Die Befürworter hoben die Vorteile eines harmonisierten Beförderungs- und Haftungsregimes für die Rechtssicherheit und für den Wettbewerb hervor. Die Gegner äußerten einerseits Befürchtungen, dass ein neues Überkommen zu der

d'impliquer une réelle amélioration et une simplification, ne ferait que contribuer à l'inopportune multiplicité et à l'imbroglio qui y est lié. Ils ont, d'autre part, et ceci est en partie contradictoire à ce qui a été dit précédemment, évoqué les travaux dans ce domaine qui sont entrepris actuellement en parallèle par d'autres organisations internationales (CNUDCI et Comité maritime international - CMI), travaux dont il faut attendre le résultat. Il n'a pas été possible de parvenir à un rapprochement de ces deux points de vue contradictoires.

Les partisans de l'élaboration d'une Convention sur le transport multimodal étaient du même avis en ce qui concerne les principes suivants :

- La Convention devrait contenir du droit contraignant.
- La réglementation internationale CMR qui a fait ses preuves en matière de transport international routier pourrait servir de base.
- La responsabilité devrait reposer sur un système "réseaux".

Les perspectives d'aboutir à un résultat sur le plan mondial étant minces, certains partisans ont envisagé l'élaboration d'une Convention qui ne serait applicable que sur le continent européen.

Un résumé, à rédiger par le Secrétariat de la CEE/ONU, des résultats des discussions menées dans le cadre du Groupe informel servira de base au Groupe de travail du transport combiné, lors de sa session en septembre 2000, pour qu'il puisse présenter au Comité des transports intérieurs une proposition sur la procédure à suivre. Il appartiendra aux Gouvernements représentés au Comité des transports intérieurs de prendre une décision à ce sujet lors de la session qui se tiendra en février 2001.

unerwünschten Vielfalt und der damit verbundenen Unübersichtlichkeit beitragen würde, statt eine echte Verbesserung und Vereinfachung zu bewirken. Andererseits wiesen sie, teilweise im Widerspruch zum Vorgesagten, auf die in diesem Bereich bei anderen internationalen Organisationen (Uncitral und Internationales Seeschiffahrtskomitee - CMI) derzeit parallel laufenden Arbeiten, deren Ergebnis abzuwarten sei, hin. Es kam zu keiner Annäherung der zwei gegensätzlichen Standpunkte.

Die Befürworter eines Übereinkommens betreffend multimodale Beförderungen waren hinsichtlich der folgenden Grundsätze einer Meinung:

- Das Übereinkommen sollte zwingendes Recht enthalten.
- Die im internationalen Straßenverkehr bewährte Regelung, die CMR, könnte als Grundlage dienen.
- Die Haftung sollte auf einem network System beruhen.

Wegen mangelnder Aussicht auf Erfolg auf Weltebene zogen verschiedene Befürworter ein Übereinkommen, das nur auf dem europäischen Kontinent anzuwenden wäre, in Erwägung.

Eine vom Sekretariat der ECE/UNO auszuarbeitende Zusammenfassung der Ergebnisse der im Rahmen der informellen Gruppe geführten Diskussionen wird der Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" bei ihrer Tagung im September 2000 als Grundlage für einen an den Binnenverkehrsausschuss zu richtenden Vorschlag hinsichtlich des weiteren Vorgehens dienen. Es wird den im Binnenverkehrsausschuss vertretenen Regierungen obliegen, in ihrer im Februar 2001 abzuhaltenden Tagung einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Groupe juridique

Séminaire d'information

Paris, 4 mai 2000

Le Groupe juridique a organisé au siège de l'UIC, le 4 mai, un séminaire d'information consacré au thème de la "gestion de l'infrastructure".

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Rechtsgruppe

Informationstagung

Paris, 4. Mai 2000

Am 4. Mai hielt die Rechtsgruppe am Sitz der UIC eine Informationstagung zum Thema „Betrieb der Infrastruktur“ ab.

Dans un exposé introductif, M. G. Mutz, Directeur général a.i. de l'Office central, a présenté la conception sur laquelle se basent les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI - Appendice E à la COTIF) et les solutions adoptées par la Commission de révision et l'Assemblée générale de l'OTIF. Cet exposé a été suivi d'une discussion animée qui a notamment porté sur des questions relatives à la responsabilité aussi bien du gestionnaire de l'infrastructure que du transporteur, des questions relatives à la sécurité ainsi que sur les dispositions relatives au règlement des litiges.

Ce Séminaire a démontré que le contrat d'utilisation de l'infrastructure suscite un vif intérêt, mais aussi qu'il existe un grand besoin d'information en la matière.

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2000

Berne, 17/18 mai 2000

Lors de la journée d'ouverture des exposés ont été présentés sur les sujets suivants : Développements en droit européen (M. G. Hoedts, Communauté des chemins de fer européens - CCFE), Libéralisation et coopération dans le cadre de la COTIF (M. J. Compère, SNCB/NMBS) et Intermodalité (M. J. Oelte, DB Cargo). Une discussion a suivi chacun de ces exposés.

Abstraction faite des affaires administratives (rapport annuel et comptes 1999, budget 2001, membres et élection au Comité et à l'organe de contrôle), la deuxième journée a été consacrée à la transposition de la nouvelle COTIF. En vue de l'élaboration de nouvelles dispositions d'application, l'Assemblée générale a décidé l'instauration d'une Commission CIV et d'une Commission CIM. Ces Commissions disposent d'une délégation de pouvoir de l'Assemblée générale pour approuver les nouvelles dispositions d'application.

Les Présidents de ces deux Commissions, M. Berthier (SCNF, Commission CIV) et M. Heidersdorf (DB Cargo, Commission CIM) ont fait part du programme de travail des Commissions. Dès la constitution des Commissions, des groupes de travail ad hoc débiteront avec les travaux.

In einem einleitenden Referat berichtete Herr Dr. G. Mutz, Generaldirektor a.i. des Zentralamtes, über die Konzeption der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI - Anhang E zum COTIF) und über die vom Revisionsausschuss und der Generalversammlung der OTIF angenommenen Lösungen. Hierauf folgte eine lebhafte Diskussion insbesondere über Fragen im Zusammenhang mit der Haftung sowohl des Betreibers der Infrastruktur als auch des Beförderers, Fragen der Sicherheit und die Bestimmungen zur Regelung von Streitfällen.

Die Veranstaltung zeigte, dass ein großes Interesse, aber auch ein hoher Informationsbedarf in diesem Bereich besteht.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2000

Bern, 17./18. Mai 2000

Am Eröffnungstag wurden Referate zu folgenden Themen vorgetragen: Entwicklungen im europäischen Recht (Hr. G. Hoedts, Gemeinschaft Europäischer Bahnen - GEB), Liberalisierung und Zusammenarbeit im Rahmen des COTIF (Hr. J. Compère, SNCB/NMBS) und Intermodalität (Hr. J. Oelte, DB Cargo). Anschließend an jedes Referat fand eine Diskussion statt.

Der zweite Arbeitstag war - abgesehen von den Verwaltungsgeschäften (Jahresbericht und Rechnung 1999, Budget 2001, Mitgliedschaft und Wahlen in den Vorstand und in die Kontrollstelle) - der Umsetzung des neuen COTIF gewidmet. Die Generalversammlung beschloss, zur Ausarbeitung neuer Ausführungsvorschriften einen Ausschuss CIV und einen Ausschuss CIM zu bilden. Die Ausschüsse wurden von der Generalversammlung bevollmächtigt, die neuen Ausführungsbestimmungen zu verabschieden.

Die Vorsitzenden der beiden Ausschüsse, Herr Berthier (SCNF, Ausschuss CIV) und Herr Heidersdorf (DB Cargo, Ausschuss CIM) legten das Arbeitsprogramm der Ausschüsse dar. Unmittelbar nach der Konstituierung der Ausschüsse wird die Arbeit in ad-hoc-Arbeitsgruppen aufgenommen werden.

Le Président de la Commission CIV a souligné que les dispositions d'application devaient tenir compte, dans la très large mesure du possible, de la protection accrue des victimes, souhaitée par les Gouvernements des Etats membres de l'OTIF.

Le Président de la Commission CIM a particulièrement attiré l'attention sur le fait que les relations qui sont établies lors d'un transport ferroviaire international de marchandises, effectué sur la base de la nouvelle COTIF, seront à l'avenir plus complexes que par le passé. L'offre du CIT devra tenir compte de ce fait.

Der Vorsitzende des Ausschusses CIV hob hervor, dass die Ausführungsbestimmungen den von den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF gewünschten erhöhten Schutz der Opfer im höchstmöglichen Maß berücksichtigen sollen.

Der Vorsitzende des Ausschusses CIM wies besonders darauf hin, dass die bei der Abwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs auf der Grundlage des neuen COTIF entstehenden Beziehungen künftig vielfältiger sein werden als bisher. Dieser Tatsache wird das Angebot des CIT Rechnung tragen müssen.

Etudes

La réforme du système de la responsabilité dans le domaine des wagons

Dr Rainer Freise, Bad Homburg

I. Introduction**1. Nouvelle orientation des chemins de fer en matière de politique et d'économie des transports**

La libéralisation et la privatisation progressive du secteur ferroviaire en Europe entraînent également des modifications fondamentales du droit des wagons. Cela vaut en particulier pour les dispositions en matière de responsabilité qui régissent la relation entre le chemin de fer propriétaire et le chemin de fer utilisateur (dans le cas de wagons appartenant aux chemins de fer, dits wagons-réseaux) et la relation triangulaire entre le titulaire du wagon, le chemin de fer immatriculateur et le chemin de fer utilisateur (dans le cas de wagons de particuliers). La différenciation fondamentale encore valable aujourd'hui entre les wagons-réseaux et les wagons de particuliers (qui sont immatriculés auprès d'un chemin de fer) perd en importance avec le nouveau droit de wagons (RU CUV) établi dans le cadre de la nouvelle Convention

relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999)¹, qui entrera en vigueur dans

Abhandlungen

Neugestaltung der Haftung auf dem Güterwagensektor

Dr. Rainer Freise, Bad Homburg

I. Einführung**1. Verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Neuausrichtung der Eisenbahnen**

Die Liberalisierung und fortschreitende privatwirtschaftliche Ausrichtung des Eisenbahnsektors in Europa führt auch zu wesentlichen Änderungen des Wagenrechts. Dies gilt insbesondere für die Haftungsregeln im Verhältnis der Eigentumsbahn zur benutzenden Bahn (bei bahneigenen Wagen) und in dem Dreiecksverhältnis zwischen Wageneinsteller, einstellender Bahn und benutzender Bahn (bei Privatgüterwagen). Die heute noch geltende grundsätzliche Unterscheidung von bahneigenen Wagen und Privatgüterwagen (die bei einer Eisenbahn eingestellt sind) verliert an Bedeutung nach dem neuen Wagenrecht (ER CUV) im Rahmen des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999)¹, das in vier bis fünf Jahren in Kraft treten wird. Damit wird der Weg frei zu neuen, moderneren Regeln bei der Haftung

für Schäden, die durch Güterwagen angerichtet

1

La COTIF 1999 figure en annexe et fait partie intégrante du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), qui a été signé à Vilnius le 3 juin 1999; les RU CUV (= Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) constituent l'Appendice D à la COTIF 1999. En ce qui concerne l'introduction à la COTIF 1999, il est renvoyé au **Rapport de l'Office central** des transports internationaux ferroviaires relatif à la révision de la COTIF, (v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss. et Bulletin 6/1999, p. 445 ss.) et à **Freise**, revue "Transportrecht" 1999, p. 417, en ce qui concerne les RU CUV en particulier, p. 418/420.

Das COTIF 1999 ist Anlage und Bestandteil des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999), unterzeichnet in Vilnius am 3. Juni 1999; die ER CUV (= Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr) bilden Anhang D zum COTIF 1999. - Zur Einführung in das COTIF 1999 vgl. **Bericht des Zentralamtes** für den internationalen Eisenbahnverkehr über die Revision des COTIF, (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff und Zeitschrift 6/1999, S. 445 ff) und **Freise** in der Zeitschrift „Transportrecht“ 1999, S. 417, zu den ER CUV insbesondere S. 418/420.

quatre à cinq ans. La voie est ainsi ouverte à de nouvelles règles plus modernes en matière de responsabilité pour les dommages occasionnés par des wagons².

La modernisation des réglementations des chemins de fer est facilitée par une autre évolution importante dans le domaine ferroviaire : elle mène du chemin de fer (étatique) en tant qu'**auto-assureur** au sein de l'entité étatique vers le chemin de fer en tant qu'entreprise qui, pour des raisons de limitation des risques et de protection des bilans, s'adressera en tant que **preneur d'assurance** au marché des assurances et conclura auprès de compagnies performantes un paquet d'assurances répondant à ses besoins, ce qui fait disparaître le besoin en systèmes de responsabilité solidaire dans le domaine ferroviaire.

Ces évolutions sont examinées de plus près dans cette étude à partir des différentes dispositions en matière de responsabilité et de répartition du dommage prévues actuellement dans le RIV³, dans les fiches UIC 433⁴ et 992⁵, dans le RIP⁶ et dans les RU CUV.

2. Statut des wagons

Les réflexions suivantes partent du principe qu'à l'avenir le wagon continuera à être, en premier

werden².

Die Modernisierung des Regelwerks der Eisenbahnen wird erleichtert durch eine weitere bedeutsame Entwicklung auf dem Eisenbahnsektor: Sie führt von der (Staats-) Eisenbahn als **Selbstversicherer** innerhalb des Staatsverbandes hin zur unternehmerischen Eisenbahn, die aus Gründen der Risikobegrenzung und des Bilanzschutzes als **Versicherungsnehmer** auf den Versicherungsmarkt geht und bei leistungsfähigen Versicherungsunternehmen ein auf die eigenen Bedürfnisse zugeschnittenes Versicherungsprogramm einkauft. Damit schwindet der Bedarf an solidarischen Schadentragungssystemen innerhalb des Eisenbahnsektors.

Diese Entwicklungen sollen im Folgenden anhand der heute anzutreffenden unterschiedlichen Haftungs- und Schadenstragungs-Regeln im RIV³, in den UIC-Merkblättern 433⁴ und 992⁵, im RIP⁶ und in den ER CUV näher beleuchtet werden.

2. Status der Güterwagen

Die folgenden Überlegungen gehen davon aus, dass der Güterwagen auch in Zukunft in erster

2

La responsabilité pour les dommages causés à des **wagons** n'est pas traitée dans cette étude. Il n'est pas davantage nécessaire de tenir particulièrement compte de ce qui constitue une nouveauté pour la COTIF 1999, à savoir la séparation entre entreprises de transport ferroviaire (transporteurs) et gestionnaires d'infrastructure, étant donné que le gestionnaire d'infrastructure est considéré comme un **tiers** en ce qui concerne la relation entre les parties "intéressées au wagon" (= propriétaire/ titulaire, chemin de fer immatriculateur, chemin de fer utilisateur ou autre utilisateur d'un wagon/véhicule). Dans cette étude, le terme traditionnel "chemin de fer" désigne les "entreprises de transport ferroviaire" au sens de l'article 2, lettre a) des RU CUV, et ce dans leur qualité de "parties intéressées au wagon/véhicule".

Die Haftung für Schäden **an Güterwagen** wird im Rahmen dieses Beitrags nicht behandelt. Auch das für das COTIF 1999 neuartige Auseinanderfallen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (Beförderern) und Infrastrukturbetreibern braucht hier nicht besonders berücksichtigt zu werden, da der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf das Verhältnis zwischen den „am Wagen Interessierten“ (= Eigentümer/Einsteller, einstellende Bahn, benutzende Bahn oder sonstige Benutzer eines Wagens) **Dritter** ist. Wenn in diesem Beitrag die traditionellen Begriffe „Eisenbahn“ oder auch nur „Bahn“ verwendet werden, dann sind darunter „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ im Sinne von Artikel 2 Buchst. a) ER CUV zu verstehen, und zwar in ihrer Eigenschaft als „Wageninteressenten“.

3

RIV = Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international, édition du 1er janvier 1989.

RIV = Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr, Ausgabe vom 1. Januar 1989.

4

Fiche UIC 433 V = Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers, 19ème édition du 1er juillet 2000; les Conditions générales doivent être basées sur les contrats d'immatriculation conclus entre les chemins de fer membres de l'UIC et les titulaires.

UIC-Merkblatt 433 V = Allgemeine einheitliche Bedingungen (AEB) für die Inbetriebnahme und die Nutzung von P-Wagen, 19. Ausgabe vom 1. Juli 2000; die AEB sind den Einstellungsverträgen zugrunde zu legen, die zwischen UIC-Bahnen und Einstellern geschlossen werden.

5

Fiche UIC 992 V = Répartition entre les chemins de fer des dommages causés par l'utilisation ou la circulation de wagons de particuliers, 7ème édition du 1er janvier 1999.

UIC-Merkblatt 992 V, Verteilung der durch die Verwendung oder den Umlauf von Privatgüterwagen verursachten Schäden zwischen den Bahnen, 7. Ausgabe vom 1. Januar 1999.

6

RIP = Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers, Annexe II à la COTIF/CIM 1980.

RIP = Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen, Anlage II zu COTIF/CIM 1980.

lieu, un **moyen de transport** et qu'il ne constituera que dans des cas exceptionnels une **marchandise à transporter**, comme cela est p. ex. le cas pour des wagons neufs acheminés du constructeur à l'acquéreur. Dans ce cas, ils ne sont pas soumis au droit des wagons, mais - en trafic international - au droit de transport des RU CIM⁷. L'expéditeur ou le destinataire doit payer au transporteur pour le transport de ces wagons un **prix de transport**, étant donné que le transporteur fournit un service à ces clients. Il convient de clarifier qu'un expéditeur peut également remettre au transport en tant que marchandise des wagons, des groupes de wagons ou des trains complets (sans moyen de traction) **chargés**. Dans ce cas, les wagons, y compris leur contenu, sont considérés comme une marchandise à transporter et sont soumis au droit de transport.

En revanche, lorsque des wagons sont utilisés en tant que **moyen de transport**, ils font partie des moyens de production du transporteur qui est, en règle générale, une entreprise de transport ferroviaire. Ces wagons serviront alors au transporteur pour prendre en charge des marchandises à transporter.

Lorsqu'un transporteur utilise des **wagons d'autrui**, il s'épargne la nécessité d'acquérir et d'utiliser ses propres wagons-réseaux et verse, à la place de cela, une compensation financière à celui qui lui a fourni les wagons. Son avantage réside dans le fait qu'il peut utiliser ces wagons d'autrui à titre lucratif pour le transport de marchandises. Cette utilisation de wagons **d'autrui** en tant que moyen de transport pour effectuer ses **propres** transports constitue le domaine sur lequel portent le **droit des wagons** ainsi que cette étude.

Lorsqu'un transporteur au sens des RU CIM utilise ses **propres** wagons en tant que moyen de transport, alors cela ne relève pas du droit des wagons. Et lorsqu'un tel transporteur n'a, mis à part ses propres wagons, aucun autre moyen propre, à savoir qu'il ne dispose ni de moyens de

Linie ein **Beförderungsmittel** ist, nur ausnahmsweise ein **Beförderungsgut**. Wenn Güterwagen als **Beförderungsgut** aufgegeben werden, z. B. fabrikneue Wagen auf dem Weg vom Hersteller zum Erwerber, dann unterliegen sie nicht dem Wagenrecht, sondern - im internationalen Verkehr - dem Beförderungsrecht der ER CIM⁷. Für die Beförderung dieser Wagen hat der Absender oder der Empfänger an den Beförderer **Fracht** zu bezahlen, denn der Beförderer erbringt diesen Kunden eine Dienstleistung. Klarzustellen ist, dass ein Absender Güterwagen, Wagengruppen oder ganze Züge (ohne Traktionsmittel) auch **beladen** als Beförderungsgut aufliefern kann. Dann sind die Wagen samt Inhalt Beförderungsgut und unterliegen dem Beförderungsrecht.

Wenn dagegen Güterwagen als **Beförderungsmittel** verwendet werden, dann gehören sie zu den Produktionsmitteln eines Beförderers, der im Regelfall ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Dann dienen diese Wagen dem Beförderer zur Aufnahme von Beförderungsgut.

Verwendet ein Beförderer **fremde** Güterwagen, dann erspart er sich insoweit die Anschaffung und den Einsatz eigener Güterwagen und zahlt stattdessen Entgelt an den, der ihm die Wagen überlassen hat. Sein Vorteil besteht darin, dass er die fremden Güterwagen verwenden kann, um damit Fracht zu verdienen. Diese Verwendung **fremder** Güterwagen als Beförderungsmittel, um damit **eigene** Verkehre abzuwickeln, bildet das Feld, auf das sich das **Wagenrecht** und dieser Aufsatz beziehen.

Wenn ein Beförderer im Sinne der ER CIM **eigene** Wagen als Beförderungsmittel einsetzt, dann ist das kein Thema des Wagenrechts. Und wenn ein solcher Beförderer außer eigenen Wagen nichts Eigenes hat: keine eigenen Traktionsmittel, kein eigenes Eisenbahnpersonal, keine eigenen

7

Dans les RU CIM 1980, les "véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues" sont admis au transport **sous condition** (art. 5, § 1, lettre b) CIM 1980); en ce qui concerne le transport international de wagons de particuliers, les RU CIM 1980 sont complétées par le RIP; le RIP ne figure plus dans la COTIF 1999. Il est remplacé par des dispositions applicables aux "véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise", dispositions intégrées dans les RU CIM mêmes (cf. art. 7, § 1, lettre k), art. 24, 30, § 3 et art. 32, § 3 CIM 1999).

In der CIM 1980 sind „auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge“ **bedingungsweise** zur Beförderung zugelassen (Art. 5 § 1 Buchst. b) CIM 1980); für die internationale Beförderung von Privatgüterwagen werden die ER CIM 1980 ergänzt durch das RIP; im COTIF 1999 entfällt das RIP, stattdessen werden einzelne Vorschriften für „auf eigenen Rädern rollende und als Beförderungsgut aufgegebene Eisenbahnfahrzeuge“ in die ER CIM selbst integriert (vgl. Art. 7 § 1 Buchst. k), Art. 24, 30 § 3 und Art. 32 § 3 CIM 1999).

tractions propres, ni de personnel ferroviaire, ni de sillons, ni d'équipements de triage et de terminal, mais qu'il "achète" tous ou la plupart de ces moyens de production ou de ces services, alors se pose une série de questions, comme p. ex. : qui est, dans un tel cas, l'entreprise de transport ferroviaire et qui nécessite, par conséquent, une licence ferroviaire? Qui est responsable de l'exploitation ferroviaire et qui supporte la responsabilité aggravée en tant qu'entreprise d'exploitation ferroviaire vis-à-vis de tiers lésés en cas d'accident ferroviaire? Qui est responsable vis-à-vis de l'expéditeur/ du destinataire en cas de perte ou d'avarie des marchandises transportées selon les RU CIM? - Des questions ayant trait au **droit des wagons** ne se posent dans un tel cas que lorsqu'il est établi qu'une entreprise de transport ferroviaire ne se contente pas de transporter des wagons **d'autrui**, mais les utilise à ses propres fins en tant que moyen de transport. Il convient de tenir compte de ces faits lors des discussions sur l'instrument de la "sous-traitance" et l'achat de services dans le domaine ferroviaire.

Afin de clairement présenter l'importance et les particularités du droit des wagons, les explications suivantes sont limitées, à titre d'exemple, au cas où une entreprise de transport ferroviaire fournit au client (expéditeur/destinataire), avec ses propres moyens, en tant que transporteur selon les RU CIM, tous les services partiels en relation avec un transport de marchandises par chemin de fer et qu'elle a uniquement recours aux wagons de particuliers en tant que moyen de transport.

Ce cas de figure continuera à avoir, à l'avenir, une grande importance pratique, étant donné qu'il y aura toujours des entreprises qui se concentrent sur l'acquisition, à des prix avantageux, des wagons (spéciaux), p. ex. des wagons-citernes, pour les proposer et, selon les besoins, les mettre à disposition de manière rapide et souple, sans avoir à agir en tant qu'entreprises de transport ferroviaire et de transporteurs. Il s'agira, pour les entreprises de transport ferroviaire qui utilisent ces wagons en tant que moyen de transport, de wagons d'autrui qui sont soumis au droit des wagons.

La situation peut être résumée comme suit : une entreprise de transport ferroviaire qui **transporte** en trafic international des wagons d'autrui et qui **perçoit** une indemnité (=prix de transport) pour ce service, est transporteur de ces wagons et est soumise au **droit de transport** des RU CIM.

Fahrplantrassen, keine eigene Rangier- und Terminalausrüstung, sondern alle oder die meisten dieser Produktionsmittel und Dienstleistungen „zukauf“, dann stellen sich viele Fragen, so z. B.: Wer ist in einem solchen Fall Eisenbahnverkehrsunternehmen und braucht daher eine Eisenbahnkonzession? Wer hat die Verantwortung für den Eisenbahnbetrieb und haftet Drittgeschädigten bei einem Eisenbahnunfall verschärft als Eisenbahnbetriebsunternehmen? Wer haftet den Absendern/Empfängern bei Verlust oder Beschädigung der beförderten Güter nach den ER CIM? - Aber Fragen des **Wagenrechts** stellen sich in einem solchen Fall erst dann, wenn feststeht, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen **fremde** Güterwagen nicht nur befördert, sondern als Beförderungsmittel für eigene Zwecke verwendet. Dies ist bei den Diskussionen über das Instrument der „Unterfrachtführerschaft“ und den Zukauf von Leistungen auf dem Eisenbahnsektor zu beachten.

Um die Bedeutung und die Eigenheiten des Wagenrechts klar herauszuarbeiten, werden die folgenden Ausführungen modellhaft auf den Fall beschränkt, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer nach den ER CIM alle Teilleistungen des Eisenbahngüterverkehrs mit eigenen Mitteln gegenüber den Kunden (Absender/Empfänger) erbringt und lediglich in Bezug auf die Beförderungsmittel auf fremde Güterwagen zurückgreift.

Diese Fallgestaltung wird auch in Zukunft große praktische Bedeutung haben, denn es wird weiterhin Unternehmen geben, die sich darauf konzentrieren, (spezielle) Güterwagen, z.B. Kesselwagen, günstig zu beschaffen und vorzuhalten und sie entsprechend dem Bedarf rasch und flexibel zur Verfügung zu stellen, ohne selbst als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Beförderer aufzutreten. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Wagen als Beförderungsmittel verwenden, handelt es sich um fremde Wagen, die dem Wagenrecht unterliegen.

Als Zusammenfassung kann folgende Kurzformel dienen: Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das fremde Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr **befördert** und dafür ein Entgelt (=Fracht) **erhält**, ist Beförderer dieser Wagen und unterliegt dem **Beförderungsrecht** der ER CIM.

Lorsqu'une entreprise de transport ferroviaire **utilise** des wagons d'autrui et qu'elle **verse** au propriétaire ou à un autre ayant droit une indemnité pour cette utilisation (redevance de location), alors cette entreprise de transport ferroviaire est utilisatrice de ces wagons et elle est soumise au **droit des wagons** (à l'avenir aux RU CUV et, basées sur ces dernières, aux conditions générales d'utilisation des wagons qui serviront de base aux différents contrats d'utilisation des wagons). Cette formule permet de régler également les cas où plusieurs transporteurs, transporteurs substitués et utilisateurs de wagons sont impliqués.

Les explications suivantes se limitent à examiner l'utilisation des wagons d'autrui en tant que moyen de transport en trafic international.

II. Responsabilité selon le RIV actuel (jusqu'au 31.12.2000)

1. Concentration de la responsabilité sur le chemin de fer utilisateur

Le chiffre 68 du RIV (version actuelle) prévoit pour les wagons-réseaux un principe de territorialité aussi simple que strict : les dommages causés par un wagon-réseau sont supportés, en ce qui concerne les relations des chemins de fer entre eux, par le chemin de fer sur les lignes duquel le dommage s'est produit (il s'agit aujourd'hui, après le démantèlement des "chemins de fer intégrés", de l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise le wagon au moment où le dommage intervient), même si le dommage résulte d'une faute du chemin de fer propriétaire du wagon. En ce qui concerne les relations entre les chemins de fer, la responsabilité est concentrée sur le chemin de fer utilisateur.

Ce principe est basé sur la conception pragmatique, selon laquelle cette disposition, qui ne s'intéresse pas à la question de la faute, jouera tantôt en faveur tantôt en défaveur de tout chemin de fer qui a des wagons propres et qui utilise des wagons d'autrui : le chemin de fer propriétaire en profitera, le chemin de fer utilisateur en supportera les inconvénients. Cette manière de procéder était appropriée dans le contexte des chemins de fer étatiques qui, en raison de leur monopole de réseau et de traction, n'étaient pas en situation de concurrence, mais devaient forcément effectuer le trafic international sur une base de coopération et de solidarité selon le

Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen fremde Güterwagen statt eigener Wagen **verwendet** und dafür dem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten ein Entgelt (=Wagenmiete) **bezahlt**, dann ist dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen Verwender dieser Wagen und unterliegt dem **Wagenrecht** (künftig ER CUV und darauf aufbauend allgemeine Wagenverwendungsbedingungen zur Ausgestaltung der einzelnen Wagenverwendungsverträge). Nach dieser Formel lassen sich auch die Fälle lösen, in denen mehrere Beförderer/Frachtführer, Unterfrachtführer, Wagenverwender auftreten.

Die folgenden Ausführungen werden auf die Verwendung fremder Güterwagen als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr beschränkt.

II. Haftung nach dem bisherigen RIV (bis 31.12.2000)

1. Konzentration der Haftung auf die benutzende Bahn

Für bahneigene Güterwagen gilt nach Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) ein ebenso einfaches wie striktes Territorialitätsprinzip: Schäden, die ein bahneigener Wagen anrichtet, werden im Verhältnis der Bahnen zueinander von derjenigen Bahn getragen, auf deren Netz sich der Schadensfall ereignet hat (das ist heute, nach Zerlegung der „integrierten Eisenbahnen“, dasjenige Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Wagen bei Eintritt des Schadensfalles gerade nutzt), auch wenn die Eigentumsbahn des Wagens den Schaden verschuldet hat. Im Verhältnis der Bahnen zueinander wird die Haftung also bei der benutzenden Bahn konzentriert.

Hinter diesem Grundsatz steht die pragmatische Erwägung, dass jede Bahn, die eigene Wagen hat und fremde Wagen benutzt, im Zuge der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen mal Nutznießer und mal Leidtragender einer solchen Vorschrift ist, die nicht nach Verschulden fragt: Als Eigentumsbahn hat man den Vorteil, als benutzende Bahn hat man den Nachteil. Im System der Staatsbahnen, die wegen ihres jeweiligen Netz- und Traktionsmonopols nicht im Wettbewerb standen, sondern den internationalen Verkehr zwangsläufig kooperativ und solidarisch nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit durchzuführen hatten, war dieses Vorgehen sinnvoll. Man konnte davon

principe de la réciprocité. L'on pouvait partir du principe qu'il y aurait, à moyen terme, une compensation des charges financières entre les chemins de fer étatiques. Sous cet aspect, il était justifié, en ce qui concerne les relations entre les chemins de fer, de ne pas enquêter longtemps après un accident (et probablement sur une base litigieuse) sur la faute d'une partie, mais d'évacuer rapidement le lieu où l'accident s'était produit et de reprendre l'exploitation.

Les examens techniques lors du passage d'un réseau à l'autre et les "accords techniques de confiance" destinés à une concrétisation des normes et des délais applicables à l'examen des wagons étaient et sont toujours des instruments appropriés pour réduire au maximum les dommages occasionnés par des wagons.

2. Relation avec les dispositions légales en matière de responsabilité

Du fait que selon le chiffre 68 du RIV (version actuelle) la responsabilité et l'indemnisation incombent, en ce qui concerne les relations entre les chemins de fer, au chemin de fer utilisateur, cette disposition tient également compte de la répartition usuelle **légale** de la responsabilité entre les chemins de fer impliqués : le chemin de fer, sur le réseau duquel un dommage s'est produit, répond en premier lieu du dommage, et ce, en général, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'une faute lui incombe. En Allemagne, par exemple, le § 1 de la loi sur la responsabilité civile impose à l'entrepreneur ferroviaire, l'obligation de réparer le préjudice, lorsqu'un dommage a été occasionné dans le cadre de l'exploitation de "son chemin de fer"; cette obligation est (uniquement) exclue dans les cas où l'accident a été causé par un cas de force majeure. L'absence d'une faute propre n'exclut pas la responsabilité; la co-responsabilité d'un tiers (p. ex. du chemin de fer propriétaire du wagon ayant provoqué l'accident) permet uniquement au "chemin de fer exploitant"⁸ d'exercer des droits de recours en vertu de sa responsabilité civile.

Le RIV appliqué actuellement par les chemins de fer se distingue de la situation légale habituelle (et - comme cela sera montré par la suite - également du nouveau droit international des wagons - RU CUV) par le fait qu'il se base **exclusivement** sur la responsabilité du chemin de

ausgehen, dass es auf mittlere Sicht zu einem Ausgleich der finanziellen Lasten zwischen den Staatsbahnen kam. Unter diesen Umständen war es gerechtfertigt, nach einem Unfall nicht lange (und möglicherweise streitend) im Verhältnis der Bahnen zueinander nach Verschulden eines Beteiligten zu suchen, sondern die Unfallstelle rasch zu räumen und den Betrieb wieder aufzunehmen.

Wagentechnische Untersuchungen an den Netzgrenzen und wagentechnische „Vertrauensübereinkommen“ zur Konkretisierung von Untersuchungsstandards und -fristen waren und sind geeignete Instrumente zur Minimierung von Schadensfällen, die durch Wagen ausgelöst werden.

2. Verhältnis zu den gesetzlichen Haftungsregeln

Indem Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) im Verhältnis der Bahnen zueinander Haftung und Schadenstragung bei der benutzenden Bahn belässt, berücksichtigt diese Vorschrift auch die übliche **gesetzliche** Haftungsverteilung zwischen den beteiligten Bahnen: Die Bahn, bei deren Betrieb sich ein Schadensfall ereignet hat, haftet in erster Linie für den Schaden, und zwar üblicherweise auch ohne dass ihr ein Verschulden nachgewiesen werden muss. Zum Beispiel verpflichtet in Deutschland § 1 des Haftpflichtgesetzes den Eisenbahnbetriebsunternehmer zum Schadenersatz, wenn beim Betrieb seiner Schienenbahn ein Schadensfall eintritt; die Ersatzpflicht ist (nur) ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Fehlendes eigenes Verschulden schließt die Haftung nicht aus; Mitverantwortung eines Dritten (z. B. der Eigentumsbahn des den Unfall auslösenden Wagens) eröffnet lediglich Rückgriffsrechte der aus ihrer Betriebshaftpflicht in Anspruch genommenen „betriebsführenden Bahn“⁸.

Von der üblichen Gesetzeslage (und – wie noch zu zeigen sein wird – auch vom neuen internationalen Wagenrecht - ER CUV) unterscheidet sich das bisherige RIV der Bahnen dadurch, dass es **ausschließlich** von der Haftung der benutzenden Bahn ausgeht (da sie den Wagen

8

En ce qui concerne le terme "entreprise de transport ferroviaire", cf. **Freise** dans la revue "Transportrecht" 2000, p. 49 ss. Zum Begriff des „Eisenbahnbetriebsunternehmens“ vgl. **Freise** in der Zeitschrift „Transportrecht“ 2000, S. 49 ff.

fer utilisateur (du fait que celui-ci a pris en charge le wagon) et qu'il n'admet pas un transfert total ou partiel de la responsabilité sur le chemin de fer propriétaire au moyen de la preuve d'une faute.

3. Incidences de l'actuel RIV sur les programmes d'assurances des chemins de fer

La réglementation en matière de responsabilité prévue au chiffre 68 du RIV (version actuelle) peut être couverte sans problèmes par les programmes d'assurances actuels des chemins de fer :

- a) **L'assurance responsabilité civile** couvre la responsabilité légale - et dans la mesure où cela a été convenu avec l'assureur - également la responsabilité contractuelle du chemin de fer qui découle de ses activités d'exploitation. Le chiffre 68 du Règlement RIV conclu entre les chemins de fer représente, dans ce contexte, une renonciation au recours du chemin de fer utilisateur à l'encontre du chemin de fer propriétaire et donc une responsabilité contractuelle accrue du chemin de fer utilisateur (= exploitant), dont répond l'assureur du chemin de fer utilisateur, lorsque cet élément a été introduit dans la police d'assurance responsabilité civile.

Dans le cas de chemins de fer qui, dans le cadre de l'utilisation réciproque de wagons, peuvent être touchés par un sinistre tantôt en tant que chemin de fer utilisateur, tantôt en tant que chemin de fer propriétaire, le chiffre 68 du RIV (version actuelle) ne représente pas non plus une augmentation du risque pour l'assureur, étant donné que celui-ci pourra, à moyen terme, également s'attendre à une compensation : lorsque son preneur d'assurance est responsable en tant que chemin de fer utilisateur (= exploitant), le recours contre le chemin de fer propriétaire, qui est éventuellement responsable de l'accident, lui est interdit. En revanche, lorsque son preneur d'assurance est touché en tant que chemin de fer propriétaire, mais pas en tant que chemin de fer utilisateur (= exploitant), l'assureur est dégagé de son obligation de fournir la prestation, même si l'accident résulte d'une faute de son preneur d'assurance.

Le chiffre 68 du RIV (version actuelle) conduit à un accroissement durable de la

übernommen hat) und eine volle oder teilweise Haftungsüberwälzung auf die Eigentumsbahn mit Hilfe eines Verschuldensnachweises nicht zulässt.

3. Auswirkungen des bisherigen RIV auf die heutigen Versicherungsprogramme der Eisenbahnen

Die Haftungsregelung in Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) lässt sich ohne Schwierigkeiten durch die heute üblichen Versicherungsprogramme der Bahnen abdecken:

- a) In der **Betriebshaftpflichtversicherung** ist die gesetzliche und – soweit mit dem Versicherer vereinbart – auch die vertragliche Haftung der Eisenbahn aus der Durchführung ihrer betrieblichen Tätigkeiten versichert. Ziffer 68 des RIV-Übereinkommens zwischen den Eisenbahnen stellt in diesem Zusammenhang einen Regressverzicht der benutzenden Bahn gegenüber der Eigentumsbahn und damit eine vertragliche Verschärfung der Haftung der benutzenden (= betriebsführenden) Bahn dar, für die der Haftpflichtversicherer der benutzenden Bahn einsteht, wenn dieser Tatbestand als versichert in die Haftpflichtpolice mit aufgenommen ist.

Bei Bahnen, die im Zuge gegenseitiger Benutzung von Güterwagen einmal als benutzende Bahn und ein anderes Mal als Eigentumsbahn von einem Schadensfall betroffen sein können, bedeutet Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) auch für den Haftpflichtversicherer keine Risikoerhöhung, da mittelfristig auch für ihn mit einem Ausgleich zu rechnen ist: Wenn sein Versicherungsnehmer als benutzende (= betriebsführende) Bahn haftet, ist ihm der Rückgriff gegen die möglicherweise für den Unfall verantwortliche Eigentumsbahn versagt. Ist sein Versicherungsnehmer hingegen als Eigentumsbahn betroffen, aber nicht als benutzende (= betriebsführende) Bahn, dann ist der Versicherer von seiner Leistungspflicht frei, auch wenn sein Versicherungsnehmer den Unfall verschuldet hat.

Lediglich bei Bahnen, die kaum eigene Güterwagen haben, sondern meistens benutzende

responsabilité, pouvant entraîner une augmentation des primes d'assurance responsabilité civile, uniquement dans le cas de chemins de fer ne disposant que d'un nombre restreint de wagons propres.

- b) Les dommages survenus au chemin de fer utilisateur et occasionnés par l'utilisation des wagons d'autrui, sont couverts aujourd'hui, dans la plupart des cas, par une **assurance des biens** souscrite par le chemin de fer utilisateur. Sous réserve d'un accord correspondant, en tenant compte du RIV actuel, le recours de l'assureur de biens contre le chemin de fer propriétaire est également exclu dans ce cas. Cela peut entraîner une augmentation des primes, comme cela a été prouvé par une accumulation, en 1999, de déraillements, sur le réseau de la DB AG, de wagons d'autrui.

III. Responsabilité selon la fiche UIC 433

1. Partage de la responsabilité entre titulaire et chemin de fer

Conformément à l'article 22 de la fiche UIC 433, le titulaire d'un wagon de particuliers répond de tous les dommages causés au chemin de fer suite à l'utilisation et la circulation du wagon, dans la mesure où il ne prouve pas

- a) que le dommage est dû à une faute du chemin de fer ou
- b) qu'aucune faute lui est imputable **et** qu'un tiers est responsable du dommage.

Le titulaire ne répond des dommages qui ont été causés par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation que si le chemin de fer prouve que le dommage ne résulte pas d'une faute qui lui est imputable.

Du point de vue du chemin de fer, cette réglementation de la responsabilité peut être résumée comme suit : le chemin de fer répond des dommages causés par un wagon de particuliers

- a) lorsqu'il peut être prouvé qu'une faute lui incombe ou
- b) lorsqu'il ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité pour un dommage causé par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation.

Cette réglementation de la responsabilité est nettement plus compliquée que celle de l'actuel RIV : au lieu d'une concentration de la respon-

Bahn sind, führt Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) dauerhaft zu einer Haftungsverschärfung, die in der Haftpflichtversicherung prämienerhöhend wirken kann.

- b) Eigene Schäden der benutzenden Bahn, die von dem benutzten fremden Güterwagen ausgehen, sind heute zunehmend durch eine **Sachversicherung** der benutzenden Bahn gedeckt. Bei entsprechender Vereinbarung unter Berücksichtigung des bisherigen RIV ist auch hier der Rückgriff des Sachversicherers gegenüber der Eigentumsbahn ausgeschlossen. Dies kann prämienerhöhend wirken, wie eine Häufung schadensträchtiger Entgleisungen fremder Bahnwagen auf dem Netz der DB AG im Jahre 1999 gezeigt hat.

III. Haftung nach dem UIC-Merkblatt 433

1. Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn

Nach Artikel 22 des UIC-Merkblatts 433 hat der Einsteller eines Privatgüterwagens für alle Schäden einzustehen, die der Eisenbahn durch Verwendung und Umlauf des Wagens entstanden sind, sofern er nicht nachweist,

- a) dass der Schaden auf dem Verschulden der Eisenbahn beruht oder
- b) dass ihn kein Verschulden trifft **und** ein Dritter für den Schaden haftet.

Für Schäden, die durch einen sicherheitsrelevanten Teil des Wagenuntergestells verursacht wurden, haftet der Einsteller nicht, es sei denn, der Eisenbahn gelingt der Entlastungsbeweis.

Aus der Sicht der Eisenbahn kann man diese Haftungsregelung wie folgt zusammenfassen: Für Schäden durch einen Privatgüterwagen haftet die Eisenbahn dann,

- a) wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird oder
- b) wenn sie sich wegen eines für den Schaden ursächlichen sicherheitsrelevanten Teils des Wagenuntergestells nicht entlasten kann.

Diese Haftungsregelung ist erheblich komplizierter als die des bisherigen RIV: Anstelle einer Haftungskonzentration bei der benutzenden Bahn

sabilité sur le chemin de fer utilisateur, il est procédé à un partage de la responsabilité entre le titulaire et le chemin de fer; le partage de la responsabilité tient compte de différents domaines de responsabilité et de différents risques : en principe, le **titulaire** est responsable de son wagon et il doit en répondre, même lorsqu'aucune faute ne lui est imputable quand un dommage se produit. L'absence de faute propre ne peut exonérer le titulaire de sa responsabilité que s'il peut prouver une faute du chemin de fer ou s'il peut désigner un tiers responsable.

En revanche, la responsabilité pour les organes d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation relève du **chemin de fer** qui doit, à tout moment, garantir la sécurité de l'exploitation. Par conséquent, le titulaire répond des défaillances d'organes d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation uniquement dans les cas où le chemin de fer peut apporter une preuve l'exonérant de sa responsabilité. Dans ce contexte, une responsabilité des loueurs de wagons peut entrer en ligne de compte en vertu de la directive de l'Union européenne relative à la responsabilité du fait des produits.

Pourquoi ce partage compliqué de la responsabilité entre titulaire et chemin de fer ? Pourquoi ne pas opter pour une concentration simple de la responsabilité sur une partie, comme cela est prévu dans l'actuel RIV ?

La réponse est la suivante : il n'y a pas entre le titulaire et le chemin de fer cette réciprocité qui existe dans la relation entre les chemins de fer qui, en ce qui concerne l'utilisation réciproque des wagons, seront tantôt propriétaires, tantôt utilisateurs. Une concentration de la responsabilité sur une des parties ne conduirait pas durablement, dans la relation entre titulaire et chemin de fer, à un équilibre des charges financières résultant des dommages causés par le wagon de particulier.

2. Accord sur la responsabilité conclu entre le chemin de fer immatriculateur et le titulaire

a) Contenu de l'accord sur la responsabilité

La discussion quant à savoir si le partage de la responsabilité entre le titulaire et le chemin de fer décrite sous le point 1 correspond, en principe, au partage des tâches entre eux et, dans le cas concret, à leurs possibilités réelles de maîtriser les risques et d'assumer une responsabilité, n'a jamais cessé. Au lieu de se

trouve une répartition de la responsabilité entre le titulaire et le chemin de fer, il est procédé à un partage de la responsabilité entre le titulaire et le chemin de fer; le partage de la responsabilité tient compte de différents domaines de responsabilité et de différents risques : en principe, le **titulaire** est responsable de son wagon et il doit en répondre, même lorsqu'aucune faute ne lui est imputable quand un dommage se produit. L'absence de faute propre ne peut exonérer le titulaire de sa responsabilité que s'il peut prouver une faute du chemin de fer ou s'il peut désigner un tiers responsable.

findet eine Haftungsverteilung zwischen dem Einsteller und der Eisenbahn statt; bei der Haftungsverteilung wird auf unterschiedliche Verantwortungsbereiche und Risikosphären Rücksicht genommen: Grundsätzlich ist der **Einsteller** für seinen Wagen verantwortlich und hat für ihn einzustehen, und zwar auch dann, wenn ihn an einem Schadensfall kein Verschulden trifft. Fehlendes eigenes Verschulden entlastet den Einsteller nur, wenn er ein Verschulden der Eisenbahn nachweisen, oder einen haftpflichtigen Dritten bezeichnen kann.

Die Verantwortung für sicherheitsrelevante Teile des Wagenuntergestells gehört demgegenüber in die Sphäre der **Eisenbahn**, die zu jeder Zeit die Sicherheit ihres Betriebes zu gewährleisten hat. Für das Versagen sicherheitsrelevanter Teile des Untergestells haftet der Einsteller daher nur, wenn der Eisenbahn der Entlastungsbeweis gelingt. In diesem Zusammenhang kann auch eine Verantwortlichkeit der Vermieter von Wagen nach der Produkthaftungs-Richtlinie der Europäischen Union in Betracht kommen.

Warum diese komplizierte Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn? Warum nicht eine einfache Haftungskonzentration bei einem Beteiligten wie im bisherigen RIV?

Die Antwort lautet: Zwischen Einsteller und Eisenbahn wirkt nicht die Gegenseitigkeit, die zwischen Eisenbahnen herrscht, die in Bezug auf die gegenseitige Verwendung von Güterwagen mal auf der Eigentümerseite und mal auf der Benutzerseite stehen. Eine Konzentration der Haftung auf einen der Beteiligten würde zwischen Einsteller und Eisenbahn also nicht auf Dauer zu einem Ausgleich der finanziellen Lasten aus Schadensverursachungen durch den Privatgüterwagen führen.

2. Haftungsabkommen zwischen der einstellenden Bahn und dem Einsteller

a) Inhalt des Haftungsabkommens

Die Diskussion darüber, ob die unter 1. geschilderte Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn der grundsätzlichen Aufgabenverteilung zwischen ihnen und im konkreten Fall ihren tatsächlichen Möglichkeiten entspricht, Risiken zu beherrschen und Verantwortung wahrzunehmen,

disputer en vain sur des principes et, dans certains cas, de mener des procès coûteux, les deux parties sont convenues d'un "accord sur la responsabilité" qui comporte les principes suivants (art. 23 fiche UIC 433) :

- Le chemin de fer immatriculateur (en tant que représentant des chemins de fer) renonce à actionner le titulaire en vertu de l'article 22 de la fiche UIC 433.
- En contrepartie du règlement des dommages par le chemin de fer immatriculateur, le titulaire lui verse une somme forfaitaire calculée par wagon et par année civile (actuellement 24 EURO).

L'accord sur la responsabilité ne s'applique entre autres pas lorsque le dommage est dû à un dol ou une faute lourde du titulaire ou lorsqu'il est dû au fait qu'un nettoyage ou une décontamination rendu nécessaire en raison de la marchandise transportée n'a pas été effectué ou a été effectué de manière insuffisante. Dans ces cas, le partage de la responsabilité décrit sous 1 reste applicable. Toutefois, ces cas n'ont, jusqu'à présent, eu qu'une faible importance pratique.

L'accord de responsabilité a pour conséquence qu'un partage de la responsabilité, convenue dans un premier temps entre le titulaire et le chemin de fer, est remplacée par une concentration de la responsabilité sur le chemin de fer. Cette réglementation se rapproche ainsi de celle de l'actuel RIV, l'absence de "compensation des frais par réciprocité" étant compensée d'une autre manière, à savoir par le versement d'un forfait annuel par le titulaire. Ce forfait agit comme une prime d'assurance : le chemin de fer offre aux titulaires une couverture moyennant le versement d'une prime et remplit ainsi le rôle d'assureur. Tout comme une assurance, le montant et l'évolution du forfait dépendent des dommages intervenus au cours de périodes précédentes.

- b) Comparaison de l'accord sur la responsabilité avec un contrat d'assurance

L'accord sur la responsabilité entre titulaires

ist nie zur Ruhe gekommen. Statt fruchtlos über Prinzipien zu streiten und in Einzelfällen aufwendige Gerichtsverfahren über konkrete Pflichtverletzungen zu führen, haben sich beide Seiten auf ein „Haftungsabkommen“ geeinigt, das folgende Grundsätze enthält (Art. 23 UIC-Merkblatt 433):

- Die einstellende Bahn (als Repräsentantin der Eisenbahnseite) verzichtet darauf, den Einsteller aus seiner Haftung nach Artikel 22 UIC-Merkblatt 433 in Anspruch zu nehmen;
- als Gegenleistung für die Übernahme der Schäden durch die einstellende Bahn zahlt der Einsteller ihr jährlich eine Haftungs-pauschale für jeden von ihm eingestellten Privatwagen (gegenwärtig 24 EURO).

Das Haftungsabkommen gilt unter anderem dann nicht, wenn der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Einstellers oder darauf zurückzuführen ist, dass eine aufgrund des Ladeguts erforderliche Reinigung oder Entseuchung des Privatwagens nicht oder nur unzureichend durchgeführt worden ist. In diesen Fällen bleibt es bei der unter 1. geschilderten Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn. Allerdings haben diese Fälle bisher nur eine geringe praktische Bedeutung gehabt.

Das Haftungsabkommen bewirkt, dass eine zunächst vereinbarte Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn durch eine Konzentration der Schadenstragung auf der Eisenbahnseite abgelöst wird. Damit nähert sich die Regelung der des bisherigen RIV an, wobei der zwischen Einsteller und Eisenbahn fehlende „Lastenausgleich durch Gegenseitigkeit“ in anderer Weise, nämlich durch Zahlung eines jährlichen Pauschalbetrags durch den Einsteller herbeigeführt wird. Die Haftungs-pauschale wirkt dabei nicht anders als eine Versicherungsprämie: Gegen Prämienzahlung gewährt die Eisenbahnseite den Einstellern Deckung und übernimmt damit die Rolle eines Versicherers. Wie bei einem Versicherungsverhältnis hängen Höhe und Entwicklung der Haftungs-pauschale vom Schadensverlauf vorangegangener Perioden ab.

- b) Vergleich des Haftungsabkommens mit einer Versicherungslösung

Das Haftungsabkommen zwischen Einstellern

et chemins de fer présente toutefois d'importantes particularités par rapport à une assurance classique :

aa) La **couverture** offerte aux titulaires par les chemins de fer moyennant le paiement d'une prime est **illimitée**, et ce pour tout sinistre et pour toute la période de couverture. Lorsque se produit une catastrophe, comme par exemple un gigantesque incendie causé par un wagon de particulier dans une zone fortement peuplée, le chemin de fer répond de manière illimitée des dommages, même si le montant du sinistre dépasse de loin tout ce que l'on a connu et imaginé jusqu'à aujourd'hui. Le risque est par conséquent incalculable pour le chemin de fer en tant que fournisseur de la couverture (quasi-assureur) - situation, dans laquelle ne se placerait aucun **assureur**.

bb) La couverture illimitée n'est plus valable non seulement en cas de dol du titulaire, mais déjà dans le cas où une **faute lourde** lui est imputable. Si l'on tient compte de la marge d'appréciation qui ressort des jugements en ce qui concerne la différenciation entre faute légère et faute lourde (il existe, en Allemagne, une formule usuelle : une faute légère est ce qui peut arriver, dans les circonstances données, à n'importe qui - une faute lourde est ce qui n'aurait jamais dû arriver à personne dans les circonstances données), l'on se rend compte, que le titulaire ne sait pas d'emblée si sa responsabilité civile sera couverte dans un cas concret - une situation qu'aujourd'hui, un **preneur d'assurance** n'accepterait plus lorsqu'il conclut une assurance en responsabilité civile classique.

Ici se manifeste par ailleurs un effet pernicieux spécifique de la couverture illimitée : dans le cas d'une catastrophe causant d'énormes dommages, un chemin de fer, dont la propre couverture d'assurance est limitée, se trouve face à la question de savoir s'il doit faire valoir une faute lourde du titulaire et ainsi tenter d'exclure son obligation de couverture afin de sauver ses bilans. L'affaire aboutit alors quand même

und Eisenbahnen weist allerdings erhebliche Besonderheiten gegenüber einer klassischen Versicherungslösung auf:

aa) Die den Einstellern von der Eisenbahn gegen Prämienzahlung gewährte **Deckung** ist **unbegrenzt**, und zwar sowohl pro Schadensfall als auch pro Deckungsperiode. Wenn ein Katastrophenfall eintritt, etwa eine von einem Privatkesselwagen ausgelöste Feuersbrunst in einem dichtbesiedelten Gebiet, dann hat die Eisenbahn unbeschränkt dafür einzustehen, auch wenn die Schadenshöhe alle bisherigen Erfahrungen und Vorstellungen weit übertrifft. Das Risiko ist damit für die Eisenbahn als Deckungsgeber (Quasi-Versicherer) unkalkulierbar – eine Situation, auf die ein **Versicherer** sich nicht einlassen würde.

bb) Die der Höhe nach unbegrenzte Deckung entfällt nicht erst bei Vorsatz des Einstellers, sondern bereits dann, wenn ihm **grobe Fahrlässigkeit** zur Last fällt. Berücksichtigt man die Beurteilungsspannweite von Gerichtsurteilen zur Abgrenzung zwischen leichter und grober Fahrlässigkeit (in Deutschland besagt eine gängige Formel: Leicht fahrlässig ist, was unter den gegebenen Umständen jedem mal passieren kann – grob fahrlässig ist, was unter den gegebenen Umständen niemandem hätte passieren dürfen), dann wird deutlich, dass der Einsteller im Vorhinein keine Klarheit hat, ob seine Haftpflicht im konkreten Fall tatsächlich gedeckt sein wird – eine Situation, auf die sich bei Abschluss einer klassischen Haftpflichtversicherung heute ein **Versicherungsnehmer** nicht mehr einlassen würde.

Hier zeigt sich außerdem eine besondere Tücke der unbegrenzten Deckung: In einem Katastrophenfall mit riesigen Schäden steht eine Eisenbahn, deren eigener Versicherungsschutz der Höhe nach begrenzt ist, vor der Frage, ob sie grobe Fahrlässigkeit des Einstellers geltend machen und damit den Versuch unternehmen soll, ihre Deckungspflicht auszuschließen, um ihre Bilanz zu retten. Dann landet der Fall doch vor den

devant les tribunaux et la discussion sur un partage approprié des tâches, des compétences et de la responsabilité entre titulaire et chemin de fer reprendra, discussion que l'on a voulu rendre superflue par l'accord sur la responsabilité.

La combinaison entre d'une part une couverture illimitée et d'autre part le refus de cette couverture dès lors qu'il y a faute lourde du titulaire ne fait que remettre à plus tard la question du partage approprié de la responsabilité et n'offre à aucune partie une sécurité en matière de planification et de protection des bilans. Cela devrait probablement être la raison principale pour laquelle les associations internationales des chemins de fer et des propriétaires de wagons de particuliers, UIC et UIP, essaient maintenant de compléter l'accord sur la responsabilité par une assurance classique (v. ci-dessous, V.2).

- cc) L'accord sur la responsabilité a pour conséquence que le chemin de fer ne répond pas uniquement des dommages causés par des wagons de particuliers lorsqu'il est lui-même responsable du dommage (ceci est la conséquence de sa propre responsabilité), mais aussi lorsque le titulaire est responsable du dommage - à moins qu'une faute lourde lui soit imputable (ceci est la conséquence de l'accord sur la responsabilité). La discussion sur l'équité du partage de la responsabilité entre titulaire et chemin de fer à l'article 22 de la fiche UIC 433 devient, du moins dans un premier temps, inutile. La discussion reprend toutefois lorsque, dans le cas concret, la question de savoir s'il y a faute lourde du titulaire fait l'objet d'un litige (v. sous bb) ou lorsqu'il s'agit de se prononcer sur l'équité du forfait annuel versé pour la couverture en matière de responsabilité ou sur la nécessité d'augmenter ce forfait, compte tenu des dommages intervenus au cours des périodes de couverture précédentes. En effet, se pose alors la question de savoir quels dommages seront attribués à quelle partie : lorsque des dommages sont imputables au chemin de fer, il n'en sera pas tenu compte lors de la détermination

Gerichten und in der Diskussion über die Angemessenheit von Aufgaben-, Verantwortungs- und Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn – eine Diskussion, die durch das Haftungsabkommen überwunden werden sollte.

Die Kombination aus unbegrenzter Deckung einerseits und Wegfall dieser Deckung bereits bei grober Fahrlässigkeit des Deckungsberechtigten andererseits verschiebt die Frage nach der richtigen Haftungsverteilung nur in die Zukunft und gibt keiner Seite Planungssicherheit und Bilanzschutz. Dies dürfte der Hauptgrund dafür sein, dass jetzt von den internationalen Verbänden der Eisenbahnen und der Privatwageneinsteller, UIC und UIP, der Versuch unternommen wird, das Haftungsabkommen durch eine klassische Versicherungslösung zu ergänzen (dazu unten V. 2).

- cc) Das Haftungsabkommen hat zur Folge, dass die Eisenbahn für Schäden durch Privatgüterwagen nicht nur dann einsteht, wenn sie den Schaden selbst zu verantworten hat (dies ist die Konsequenz ihrer eigenen Haftung), sondern auch dann, wenn der Einsteller für den Schaden verantwortlich ist - solange ihm nicht grobes Verschulden zur Last fällt (dies ist die Konsequenz des Haftungsabkommens). Die Diskussion über die Angemessenheit der Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn in Artikel 22 UIC-Merkblatt 433 erübrigt sich daher – zunächst. Die Diskussion lebt allerdings wieder auf, wenn im konkreten Fall über grob fahrlässiges Verhalten des Einstellers gestritten (dazu oben bb) oder wenn über die Angemessenheit der jährlichen Haftungspauschale und über die Notwendigkeit ihrer Anhebung mit Rücksicht auf den Schadensverlauf in vergangenen Deckungsperioden diskutiert wird. Denn dann kommt es doch darauf an, welcher Seite welche Schäden zuzurechnen sind: Fallen Schäden in die Verantwortung der Eisenbahn, dann sind sie bei der Festsetzung der von den Einstellern zu bezahlenden Haftungspauschale nicht zu berücksichtigen; fallen

du forfait payable par le titulaire; lorsque des dommages sont imputables au titulaire, ceux-ci pourront influencer la détermination du forfait applicable aux périodes de couverture futures. Dans le cadre de la détermination du forfait, les chemins de fer ont non seulement le rôle d'un assureur qui n'est lui-même pas impliqué dans l'activité dangereuse, mais ils participent à l'événement entraînant la responsabilité par une activité propre; les chemins de fer ne sont donc pas limités, dans le cadre de l'accord sur la responsabilité avec le titulaire, au rôle de simple prestataire de service financier, qui offre une couverture moyennant le paiement d'une prime calculée sur une base actuariale, mais ils doivent finalement délimiter la part de leur contribution à la responsabilité. Cela rend la discussion entre titulaire et chemin de fer compliquée et parfois animée. La discussion entre preneur d'assurance et assureur en ce qui concerne la prime d'assurance appropriée est moins contraignante et peut donc être menée d'une manière plus neutre. Il faut y ajouter que les parties sont liées les unes aux autres par l'accord sur la responsabilité et qu'elles ne peuvent pas rompre leur relation aussi facilement que cela est le cas dans la relation entre preneur d'assurance et assureur.

- dd) L'accord sur la responsabilité est un concept de couverture particulier auquel participent d'une part une majorité de chemins de fer membres de l'UIC et d'autre part une majorité de titulaires de wagons de particuliers. Au lieu de relations bilatérales entre différents preneurs d'assurance et leurs assureurs respectifs, l'on a ici une union de responsabilité sous forme d'une "association de partage". Contrairement aux assurances d'usage dans le domaine de l'industrie, le concept de communauté solidaire est étendu à tel point que des quotas de dommage de différents chemins de fer n'ont pas d'influence sur la prime à verser. Autrement dit : un titulaire, dont les wagons sont moins souvent impliqués dans un sinistre que ceux d'un autre

Schäden in die Verantwortung des Einstellers, dann können sie die Höhe der Haftungs pauschale künftiger Deckungsperioden beeinflussen. Bei der Kalkulation der Haftungs pauschale haben die Eisenbahnen also nicht nur die Rolle eines an der riskanten Tätigkeit selbst nicht beteiligten Versicherers, sondern sie sind an dem die Haftung auslösenden Geschehen durch eigene Tätigkeit beteiligt; die Eisenbahnen sind also im Rahmen des Haftungsabkommens mit den Einstellern nicht auf die Rolle eines bloßen Finanzdienstleisters beschränkt, der gegen Bezahlung einer versicherungstechnisch kalkulierten Prämie Deckung gewährt, sondern sie haben bei der Prämienkalkulation letztlich doch ihren eigenen Verantwortungsbeitrag von dem des Einstellers abzugrenzen. Das macht die Diskussion zwischen Einsteller und Eisenbahn über die angemessene jährliche Haftungs pauschale kompliziert und gelegentlich leidenschaftlich. Die Diskussion zwischen Versicherungsnehmer und Versicherer über die angemessene Versicherungsprämie ist weniger belastet und kann sachlicher geführt werden. Hinzu kommt, dass die Beteiligten durch das Haftungsabkommen einander ausgeliefert sind und sich nicht so problemlos voneinander lösen können, wie dies im Verhältnis Versicherungsnehmer – Versicherer der Fall ist.

- dd) Das Haftungsabkommen ist ein spezielles Deckungskonzept, an dem auf der einen Seite eine Mehrzahl von Eisenbahnen, die Mitglieder der UIC sind, und auf der anderen Seite eine Mehrzahl von Einstellern von Privatgüterwagen beteiligt sind. Statt bilateraler Beziehungen zwischen einzelnen Versicherungsnehmern und ihren jeweiligen Versicherern besteht hier ein Haftungsverbund in Gestalt eines Umlageverbandes. Anders als bei den üblichen Versicherungslösungen im Industriebereich geht der Gedanke der Solidargemeinschaft hier so weit, dass unterschiedliche Schadensquoten einzelner Deckungsberechtigter keinen Einfluss auf die von ihnen zu zahlende Prämie haben. Anders ausgedrückt: Auch ein Einsteller,

titulaire, paye le forfait applicable en moyenne et ne bénéficie d'aucun bonus en raison de l'évolution favorable de ses risques et sinistres.

ee) Résultat intermédiaire :

L'accord sur la responsabilité a pour but de rendre superflu la discussion quant à l'équité du partage de la responsabilité entre titulaires et chemins de fer, en procédant, moyennant le paiement d'une prime, à une concentration de la responsabilité sur les chemins de fer. Cette approche est correcte, étant donné qu'en règle générale, le chemin de fer en tant que responsable de l'exploitation, est plus proche de l'événement dommageable. Il répond, de par la loi, régulièrement des dommages occasionnés, même si la faute ne lui est pas imputable et il ne peut se libérer de sa responsabilité vis-à-vis de tiers qu'en application de règles très strictes. Aujourd'hui, les chemins de fer sont régulièrement assurés contre ce risque de responsabilité, les franchises et les limites de la couverture variant d'un chemin de fer à l'autre.

La discussion entre titulaire et chemin de fer quant à l'équité du partage de la responsabilité demeurée en suspens, resurgit dès lors qu'il s'agit de déterminer le montant du forfait annuel et, dans le cas d'un dommage concret, de répondre à la question de savoir si une faute lourde est imputable au titulaire. La combinaison entre une couverture illimitée et une perte de cette couverture dès lors qu'il y a une faute lourde du titulaire, ne procure à aucune des deux parties une sécurité en matière de planification financière. Cette conception de couverture faite sur mesure peut ainsi paraître moins bonne qu'une assurance responsabilité civile classique. Un autre point faible réside dans le fait que la conception de couverture consiste en une procédure de répartition, dans laquelle les gestionnaires et les responsables du contenu de la procédure (les chemins de fer immatriculateurs) ne sont pas des administrateurs indépendants, mais parties au risque à couvrir.

dessen Wagen einen günstigeren Schadensverlauf aufweisen als die Wagen anderer Einsteller, zahlt die durchschnittliche Haftungsprämie und erhält keinen Bonus für seine günstigere Risiko- und Schadenstatistik.

ee) Zwischenergebnis:

Das Haftungsabkommen dient dem Bemühen, die Diskussion über die Angemessenheit der Haftungsverteilung zwischen Einstellern und Eisenbahn überflüssig zu machen, indem gegen Entgelt eine Haftungskonzentration auf der Eisenbahnseite vorgenommen wird. Dieser Ansatz ist richtig, weil die Eisenbahn als Verantwortliche für den Eisenbahnbetrieb insgesamt im Regelfall näher dran ist am schadensauslösenden Geschehen. Sie haftet bereits von Gesetzes wegen den Geschädigten regelmäßig auch ohne Verschulden und kann sich nur unter Anlegung strenger Maßstäbe gegenüber Drittgeschädigten entlasten. Dieses Haftpflichtrisiko haben die Eisenbahnen heute regelmäßig versichert, wobei die Selbsthalte und die Obergrenzen der Deckung von Bahn zu Bahn verschieden sind.

Die nicht zu Ende geführte Diskussion über die Angemessenheit der Haftungsverteilung holt Einsteller und Eisenbahn jedoch wieder ein, wenn es um die Höhe der jährlichen Haftungsprämie um im konkreten Schadensfall um die Frage geht, ob dem Einsteller grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Die Kombination einer der Höhe nach unbegrenzten Deckung mit dem Wegfall dieser Deckung bereits bei grober Fahrlässigkeit des Deckungsberechtigten gewährt keiner Seite finanzielle Planungssicherheit und lässt dieses maßgeschneiderte Deckungskonzept gegenüber einer klassischen Haftpflichtversicherung unterlegen erscheinen. Ein weiterer Schwachpunkt ist, dass das Deckungskonzept in einem Umlageverfahren besteht, bei dem die Verwalter und Ausgestalter des Verfahrens (die einstellenden Bahnen) keine unabhängigen Sachwalter, sondern Beteiligte des zu deckenden Risikos sind.

L'on peut comprendre que compte tenu de ces structures, les bénéficiaires de la couverture, c'est-à-dire les titulaires, qui sont tenus de payer leur prime, tiennent particulièrement à une transparence en ce qui concerne l'enquête sur le dommage et son attribution ainsi que la qualité du travail et la neutralité de la personne agissant pour l'association de répartition. Le fait que l'UIC et l'UIP tentent de pallier aux faiblesses de l'accord sur la responsabilité au moyen d'une véritable assurance, est d'autant plus compréhensible. Il peut être douté du fait que l'on aboutisse à davantage qu'à une solution provisoire en attendant une réforme des bases de la responsabilité en matière de wagons de particuliers (v. ci-dessous, V. 2).

3. Partage du dommage entre chemin de fer immatriculateur et chemin de fer utilisateur

La fiche UIC 433 prévoit à l'article 22 un partage de la responsabilité entre le titulaire et le chemin de fer et déclare le chemin de fer immatriculateur comme seul représentant de tous les chemins de fer impliqués dans le sinistre (art. 22.1, lettre d). Par conséquent, le chemin de fer immatriculateur est, notamment, également le représentant du chemin de fer qui utilise le wagon de particuliers au moment du sinistre et doit faire valoir les actions en dommages-intérêts de ce dernier vis-à-vis du titulaire. Cette règle concernant le dédommagement correspond à la disposition juridique de l'article 12, § 6 RIP, selon laquelle les droits du chemin de fer à l'encontre du titulaire en raison de dommages causés par le wagon de particuliers au cours du transport sont réglés par le contrat d'immatriculation et que seul le chemin de fer immatriculateur peut faire valoir les droits d'autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

L'accord sur la responsabilité prévu à l'article 23 de la fiche UIC 433 traite, par la suite, uniquement des relations entre le titulaire et le chemin de fer immatriculateur en tant que représentant des chemins de fer : le chemin de fer immatriculateur renonce à faire valoir vis-à-vis du titulaire ses propres droits en dommages-intérêts ou ceux de tiers, pour lesquels le titulaire est responsable selon l'article 22 et il libère le titulaire de toute action de tiers. En contrepartie, le chemin de fer immatriculateur perçoit le forfait.

Es ist verständlich, dass angesichts dieser Strukturen die zur Prämienzahlung verpflichteten Deckungsberechtigten, also die Einsteller, besondere Anforderungen an die Transparenz der Schadensermittlung und Schadenszuordnung sowie an die Sorgfalt und Neutralität der für den Umlageverband handelnden Personen stellen. Erst recht ist verständlich, dass UIC und UIP inzwischen den Versuch unternehmen, die Schwächen des Haftungsabkommens durch eine richtige Versicherung zu überwinden. Ob dabei mehr herauskommen kann als nur eine Übergangslösung bis zu einer Reform der Grundlagen der Privatwagenhaftung, das erscheint zweifelhaft (dazu unten V. 2).

3. Schadensverteilung zwischen der einstellenden und der benutzenden Bahn

Das UIC-Merkblatt 433 nimmt in Artikel 22 eine Haftungsverteilung zwischen Einsteller und Eisenbahn vor und erklärt die einstellende Bahn zum alleinigen Repräsentanten aller am Schadensfall beteiligten Eisenbahnen (Art. 22.1 Buchst. d). Die einstellende Bahn ist damit insbesondere auch Repräsentant der den Privatwagen im Zeitpunkt des Schadensereignisses benutzenden Bahn und hat deren etwaige Schadensersatzsprüche gegenüber dem Einsteller geltend zu machen. Diese die Schadensregulierung betreffende Regel entspricht der Rechtsvorschrift in Artikel 12 § 6 RIP, wonach die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller wegen Schäden, die während der Beförderung durch den Privatwagen verursacht worden sind, sich nach dem Einstellungsvertrag richten und nur die einstellende Bahn die Rechte anderer Eisenbahnen dem Einsteller gegenüber geltend machen kann.

Das Haftungsabkommen in Artikel 23 des Merkblatts 433 befasst sich daraufhin nur noch mit den Beziehungen zwischen dem Einsteller und der einstellenden Bahn als der Repräsentantin der Eisenbahnseite: Die einstellende Bahn verzichtet darauf, dem Einsteller gegenüber eigene oder fremde Schadenersatzansprüche geltend zu machen, für die der Einsteller nach Artikel 22 haftet, und sie stellt den Einsteller auch von entsprechenden Ansprüchen Dritter frei. Als Gegenleistung erhält die einstellende Bahn die Haftungs pauschale.

Selon la fiche UIC 433, la concentration de la responsabilité sur le chemin de fer a lieu, par conséquent sur le chemin de fer immatriculateur, et non pas sur le chemin de fer utilisateur. Cette solution est contraire à la réglementation de l'actuel RIV décrite ci-dessus, si l'on tient compte du fait que le chemin de fer immatriculateur (dans le cas de wagons de particuliers) est traité à égalité avec un chemin de fer qui est propriétaire du wagon (dans le cas de wagons-réseaux)⁹. Selon le chiffre 68 du RIV (version actuelle) le chemin de fer détenteur est libéré de la responsabilité lorsque le wagon lui appartenant cause des dommages au cours de l'utilisation par un autre chemin de fer.

La réglementation de la responsabilité pour les wagons de particuliers n'est pas réglée définitivement avec la concentration de la responsabilité sur le chemin de fer utilisateur conformément à la fiche UIC 433. Selon la fiche UIC 992 (art. 3), les dommages occasionnés par l'utilisation ou la circulation d'un wagon de particulier dont répond le chemin de fer, sont répartis comme suit :

- jusqu'à un montant de 17.000 EURO, les dommages sont toujours supportés par le chemin de fer utilisateur;
- les dommages supérieurs à ce montant sont supportés à parts égales par le chemin de fer exploitant (=utilisateur) et par le chemin de fer immatriculateur.

La répartition des conséquences financières du dommage ressortant de l'utilisation de wagons de particuliers fait à nouveau apparaître la solidarité entre les chemins de fer qui, il n'y a pas longtemps encore, effectuaient, en tant que détenteurs de monopoles de réseaux et de traction, le trafic transfrontalier, sous forme de coopération mutuelle. Une telle règle de répartition du dommage peut être maintenue dans un système ferroviaire homogène, dans lequel chaque chemin de fer participe aux dommages tantôt en tant que chemin de fer immatriculateur et tantôt en tant que chemin de fer utilisateur. Dans le cas d'un cercle restreint de chemins de fer partageant en principe les mêmes intérêts, personne ne doit être troublé par le fait que les dommages sont certes, dans la plupart des cas, supportés par le chemin de fer utilisateur (un

Die Konzentration der Schadenstragung auf der Eisenbahnseite findet nach dem Merkblatt 433 also bei der einstellenden Bahn statt, nicht bei der benutzenden Bahn. Diese Lösung steht im Gegensatz zur weiter oben beschriebenen Regelung des bisherigen RIV, wenn man berücksichtigt, dass die einstellende Bahn (im Falle von Privatgüterwagen) einer Eigentumsbahn (im Falle bahneigener Wagen) gleichsteht⁹. Die Eigentumsbahn ist nach Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) von der Haftung frei, wenn ihr Wagen während der Benutzung durch eine andere Bahn Schäden anrichtet.

Mit der Konzentration der Schadenstragung auf die einstellende Bahn gemäß Merkblatt 433 hat die Haftungsregelung für Privatwagen allerdings noch nicht ihren Abschluss gefunden. Nach dem UIC-Merkblatt 992 (Art. 3) werden die durch die Verwendung oder den Umlauf eines Privatgüterwagens entstehenden und von der Eisenbahnseite zu tragenden Schäden wie folgt verteilt:

- bis zu einem Betrag von 17.000 EURO werden die Schäden stets von der benutzenden Bahn getragen;
- darüber hinausgehende Schäden werden von der betriebsführenden (= benutzenden) Bahn und von der einstellenden Bahn je zur Hälfte getragen.

In dieser Verteilung der finanziellen Schadensfolgen aus dem Einsatz von Privatgüterwagen kommt erneut die Solidarität unter den Eisenbahnen zum Ausdruck, die bis in die jüngste Vergangenheit als Inhaber von Netz- und Traktionsmonopolen den grenzüberschreitenden Verkehr in Kooperation miteinander abzuwickeln hatten. In einem homogenen Eisenbahnsystem, in dem jede Bahn mal als einstellende Bahn und mal als benutzende Bahn an Schadensfällen beteiligt ist, kann eine solche solidarische Schadensverteilungsregel durchgehalten werden. Bei einem überschaubaren Kreis von Eisenbahnen mit grundsätzlich gleicher Interessenlage braucht sich auch niemand daran zu stören, dass die Schäden zwar überwiegend der benutzenden Bahn zur Last fallen (denn sie hat bei allen Schadensfällen die ersten 17.000 EURO allein zu tragen), während

9

Voir également la deuxième observation préliminaire du RIV.

So auch Vorbemerkung 2 zum RIV.

montant de 17.000 EURO étant à sa charge dans tous les cas), alors que le chemin de fer immatriculateur (qui ne supportera que la moitié des frais au-delà d'un montant de 17.000 EURO) est seul bénéficiaire du forfait prévu par l'accord sur la responsabilité.

Lorsque toutefois la coopération entre les chemins de fer tend à disparaître dans le cadre du processus de libéralisation du secteur ferroviaire et que la concurrence augmente, lorsque l'homogénéité diminue, que le nombre de chemins de fer augmente et que les intérêts communs diminuent, il faut s'attendre à des discussions et des litiges en ce qui concerne les règles divergentes en matière de primes et de répartition des dommages. Il n'est, par conséquent, pas étonnant que des chemins de fer qui n'ont immatriculé qu'un nombre très restreint de wagons de particuliers, mais qui sont souvent utilisateurs de wagons de particuliers (notamment les chemins de fer de transit), veulent pouvoir bénéficier des forfaits accordés aux chemins de fer immatriculateurs. Aujourd'hui, un nouveau modèle est expérimenté dans le cadre des fiches UIC 433 et 992, dans lequel les chemins de fer immatriculateurs participants décomptent et compensent les forfaits perçus dans le cadre d'un pool qui servira à régler les dommages. Ce modèle devrait permettre de supprimer le déséquilibre existant entre chemins de fer immatriculateurs et chemins de fer utilisateurs dans le domaine de la responsabilité.

4. Relation avec les réglementations légales en matière de responsabilité

En ce qui concerne le RIV, il a été constaté ci-dessus que la concentration de la responsabilité sur le chemin de fer exploitant, qui est formulée d'une manière simple et qui ne laisse aucune possibilité à un compromis, correspond au partage légal habituel de la responsabilité. Cela ne vaut que partiellement pour le partage de la responsabilité et le règlement du dommage selon les fiches UIC 433 et 992 dans le domaine des wagons de particuliers; en effet, ce n'est qu'en suivant un chemin très compliqué que l'on aboutit à une concentration de la responsabilité du côté des chemins de fer. La prise en charge par le chemin de fer immatriculateur de la moitié des dommages dépassant 17.000 EURO occasionnés par un wagon de particulier dans la sphère d'influence d'un chemin de fer utilisateur n'est toutefois pas conforme aux dispositions légales en matière de responsabilité des chemins

de la responsabilité. La responsabilité est donc assurée par le chemin de fer exploitant, qui est responsable de la moitié des dommages au-delà de 17.000 EURO, tandis que le chemin de fer immatriculateur est responsable de la moitié des dommages au-delà de 17.000 EURO.

Wenn allerdings im Zuge fortschreitender Liberalisierung des Eisenbahnsektors die Kooperation zwischen den Eisenbahnen schwindet und Wettbewerb unter ihnen zunimmt, wenn die Homogenität, zahlenmäßige Überschaubarkeit und Interessengleichheit der Eisenbahnen abnimmt, ist mit Diskussionen und Streit über die divergierenden Prämien- und Schadensverteilungsregeln zu rechnen. So verwundert es nicht, dass Bahnen, bei denen kaum Privatwagen eingestellt sind, die aber häufig benutzende Bahn in Bezug auf Privatwagen sind (insbesondere Transitbahnen), an den Haftungs pauschalen beteiligt werden wollen, die die einstellenden Bahnen erhalten. Inzwischen wird im Rahmen der Merkblätter 433 und 992 ein neues Modell erprobt, bei dem die daran teilnehmenden einstellenden Bahnen die von ihnen vereinnahmten Haftungs pauschalen im Rahmen eines Pools miteinander verrechnen und untereinander ausgleichen. Auf diese Weise sollen Ungleichgewichte bei der Schadenstragung zwischen einstellenden und benutzenden Bahnen geglättet werden.

4. Verhältnis zu den gesetzlichen Haftungsregeln

Zum RIV wurde oben festgestellt, dass die ebenso einfach formulierte wie kompromisslos wirkende Haftungskonzentration bei der betriebsführenden Bahn der üblichen gesetzlichen Haftungsverteilung entspricht. Für die Haftungsverteilung und Schadenstragung nach den Merkblättern 433 und 992 auf dem Privatwagensektor gilt dies nur eingeschränkt, nämlich nur insoweit, als auf einem reichlich komplizierten Wege eine Haftungskonzentration auf der Eisenbahnseite stattfindet. Die hälftige Beteiligung der einstellenden Bahn an Schadensfällen über 17.000 EURO, die ein Privatgüterwagen im Einflussbereich einer benutzenden Bahn anrichtet, steht jedoch mit den gängigen gesetzlichen Haftpflichtvorschriften der Eisenbahnen nicht in Einklang. Die einstellende Bahn haftet nicht als Eisenbahnbetriebsunternehmer, solange der Wagen von einer benutzenden Bahn eingesetzt wird. Ihre Beteiligung an der

de fer. Le chemin de fer immatriculateur n'est pas responsable, en sa qualité d'exploitant ferroviaire, tant que le wagon est utilisé par un chemin de fer utilisateur. Sa participation au règlement du dommage est de nature purement contractuelle et peut être expliquée, au mieux, par la prise en charge, selon l'accord sur la responsabilité, de l'obligation de couverture moyennant perception d'une prime. Mais se pose alors la question de savoir pourquoi la partie fournissant la couverture perçoit le montant total de la prime, alors qu'elle ne supporte que la moitié du dommage.

La participation du chemin de fer immatriculateur au règlement du dommage ne peut être expliquée par le fait que celui-ci a pris en charge le rôle de représentant du chemin de fer vis-à-vis du titulaire. Aussi bien l'article 12, § 6 du RIP que l'article 22.1, lettre d) de la fiche UIC 433 prévoient que seul le chemin de fer immatriculateur peut faire valoir les droits à l'encontre du titulaire. Mais ce ne sont que de simples règles concernant l'organisation et le déroulement; il ne s'agit pas de règles juridiques matérielles sur la responsabilité.

L'on peut plutôt supposer que la participation du chemin de fer immatriculateur au règlement du dommage repose sur la solidarité de chemins de fer étatiques homogènes contraints à coopérer qui, en tant qu'auto-assureurs, ont un intérêt commun à répartir sur un grand nombre d'épaules les dommages dont ils doivent répondre. Une telle conception est toutefois dépassée pour les entreprises ferroviaires qui ont une structure d'économie privée, avec leurs propres assurances en tant qu'instruments de limitation des risques.

5. Conséquences de l'accord sur la responsabilité sur les programmes d'assurances actuels des chemins de fer

Depuis que les chemins de fer s'assurent de plus en plus souvent contre les risques inhérents à leur responsabilité civile, les systèmes de règlement communs et solidaires des dommages existant entre les chemins de fer perdent en importance. Leur maintien peut même aller à l'encontre des programmes d'assurances établis entre temps et peuvent conduire à des malentendus et à un calcul erroné des primes en ce qui concerne la relation avec les assureurs en matière de responsabilité civile : un chemin de fer qui utilise un wagon d'autrui est aujourd'hui régulièrement assuré contre les dommages que ce wagon occasionne à des tiers ou au chemin de fer

Schadenstragung ist rein vertraglicher Natur und noch am ehesten zu erklären mit der Übernahme der Deckungsverpflichtung gegen Prämie nach dem Haftungsabkommen. Dann stellt sich aber sogleich wieder die Frage, warum der Deckungsverpflichtete die gesamte Prämie erhält, wenn er nur den halben Schaden trägt.

Mit der Übernahme der Rolle des Repräsentanten des Eisenbahnsektors gegenüber dem Einsteller ist die Beteiligung der einstellenden Bahn an der Schadenstragung nicht zu erklären. Sowohl Artikel 12 § 6 RIP als auch Artikel 22.1 Buchst. d) des Merkblatts 433 legen fest, dass alle Ansprüche von Eisenbahnen gegenüber dem Einsteller nur von der einstellenden Bahn geltend gemacht werden können. Das sind jedoch bloße Organisations- und Abwicklungsregeln, die keinen materiellen, haftungsrechtlichen Gehalt haben.

Am ehesten trifft wohl die Annahme zu, dass die Beteiligung der einstellenden Bahn an der Schadenstragung Ausfluss der Solidarität von homogenen, zur Kooperation verpflichteten Staatsbahnen ist, die als Selbstversicherer ein gemeinsames Interesse daran haben, die von ihnen zu tragenden Schäden auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Für privatwirtschaftlich organisierte Eisenbahnunternehmen mit eigenen Versicherungen als Instrumente der Risikobegrenzung ist eine derartige Sichtweise allerdings überholt.

5. Auswirkungen des Haftungsabkommens auf die heutigen Versicherungsprogramme der Eisenbahnen

Seitdem die Bahnen zunehmend dazu übergehen, sich gegen die Inanspruchnahme aus ihrer Betriebshaftpflicht zu versichern, verlieren gemeinsame, solidarische Schadenstragungssysteme im Verbund der Bahnen an Bedeutung. Ihre Fortsetzung kann sogar den inzwischen installierten Versicherungsprogrammen widersprechen und zu Mißverständnissen und fehlerhafter Prämienkalkulation im Verhältnis zu den Haftpflichtversicherern führen: Eine einen fremden Wagen benutzende Bahn ist heute regelmäßig gegen Schäden versichert, die dieser Wagen während der Benutzungszeit Dritten oder auch der benutzenden Bahn selbst zufügt. Es

utilisateur au cours de son utilisation. L'assureur du chemin de fer utilisateur est ainsi financièrement libéré lorsque un chemin de fer immatriculateur participe au règlement d'un dommage par le chemin de fer utilisateur. D'un autre côté, l'assureur du chemin de fer immatriculateur sera surpris de devoir prendre en charge des dommages qui ne sont pas imputables à la responsabilité d'exploitation de son preneur d'assurance, mais du fait que le preneur d'assurance s'est engagé dans un accord sur la responsabilité à couvrir la responsabilité d'un tiers moyennant le versement d'une prime.

Même si le chemin de fer immatriculateur réussit à faire inclure cette "prise en charge de dommages moyennant le versement d'une prime" en tant que "responsabilité contractuelle" élargie dans l'assurance couvrant la responsabilité d'exploitation, l'on peut néanmoins supposer qu'une réglementation aussi compliquée et, pour les milieux économiques en dehors du secteur ferroviaire, difficilement compréhensible, aura pour effet d'augmenter les coûts donc, par conséquent, les primes.

Tout comme dans le cas du RIV, l'on pourra argumenter que dans le cadre de l'utilisation de wagons de particuliers, chaque chemin de fer sera tantôt chemin de fer immatriculateur, tantôt chemin de fer utilisateur, et que finalement, en raison de l'accord sur la responsabilité, le quota des dommages restera inchangé pour les assureurs et que les primes des chemins de fer ne varieront pas. Cette argumentation n'est toutefois plus valable lorsqu'en raison de la libéralisation progressive du secteur ferroviaire, de la création de nombreux chemins de fer et de l'accroissement de la concurrence, l'homogénéité et la solidarité entre les chemins de fer disparaissent. Il y a d'ores et déjà de plus en plus de cas dans lesquels les wagons de particuliers immatriculés auprès d'un chemin de fer sont utilisés par un autre chemin de fer pour effectuer des transports qui concurrencent ceux effectués par le chemin de fer immatriculateur. Lorsque de nouvelles entreprises de transport ferroviaire spécialisées effectuent continuellement de tels transports concurrentiels avec les wagons de particuliers immatriculés auprès d'un autre chemin de fer parce qu'elles ne disposent pas de wagons propres et qu'elles n'agissent pas en tant que chemin de fer immatriculateur, alors il n'y a plus de répartition des charges entre les chemins de fer et les systèmes de responsabilité et d'indemnisation compliqués créés dans le secteur

entlastet daher den Versicherer der benutzenden Bahn, wenn eine einstellende Bahn sich an der Schadenstragung durch die benutzende Bahn beteiligt. Andererseits ist der Haftpflichtversicherer der einstellenden Bahn überrascht, wenn er auch für Schäden leisten soll, die nicht aufgrund betrieblicher Verantwortung seines Versicherungsnehmers entstanden sind, sondern weil der Versicherungsnehmer es in einem Haftungsabkommen übernommen hat, fremde Haftung gegen Prämie zu decken.

Auch wenn es der einstellenden Bahn gelingt, diese „Übernahme von Schäden gegen Prämie“ noch als erweiterte „vertragliche Haftung“ in der Betriebshaftpflichtversicherung mitgedeckt zu erhalten, so ist doch anzunehmen, dass eine derart komplizierte, für Wirtschaftskreise außerhalb des Eisenbahnsektors nicht verständliche Regelung kostentreibend, nämlich prämienerhöhend wirkt.

Nun kann man wie im Falle des RIV argumentieren, dass auch beim Einsatz von Privatgüterwagen jede Bahn mal einstellende und mal benutzende Bahn ist, sodass sich die Schadensquoten für die Haftpflichtversicherer und damit die Versicherungsprämien für die Eisenbahnen durch das Haftungsabkommen per Saldo nicht verändern. Diese Argumentation greift jedoch dann nicht mehr, wenn bei fortschreitender Liberalisierung des Eisenbahnsektors, bei Gründung zahlreicher neuer Eisenbahnen und bei wachsendem Wettbewerb zwischen den Eisenbahnen deren Homogenität und Solidarität schwindet. Schon nehmen die Fälle zu, in denen die bei einer Bahn eingestellten Privatgüterwagen von einer anderen Bahn dazu benutzt werden, Verkehre in Konkurrenz zur einstellenden Bahn abzuwickeln. Wenn neue, spezialisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen derartige Konkurrenzverkehre ständig mit den bei einer anderen Bahn eingestellten Privatgüterwagen abwickeln, weil sie keine eigenen Güterwagen haben und auch nicht als einstellende Bahn auftreten, dann findet kein Lastenausgleich zwischen den Eisenbahnen mehr statt und die komplizierten, mit viel Mühe ins Gleichgewicht gebrachten Haftungs- und Entschädigungssysteme auf dem Wagensektor verlieren vollends ihre Berechtigung.

des wagons et équilibrés avec beaucoup de peine perdent définitivement leur raison d'être.

IV Responsabilité selon les RU CUV

1. Remarques générales concernant les RU CUV

Le Règlement RIV et la fiche UIC 433 comportent pour les wagons-réseaux et les wagons de particuliers des dispositions qui sont à placer sur le même niveau que les conditions générales ou les conditions d'utilisation des chemins de fer. Les **dispositions juridiques** concernant l'utilisation de wagons se trouvent actuellement dans le RIP. Celles-ci concernent toutefois uniquement les wagons de particuliers. En ce qui concerne les dommages causés par des wagons, dont il est question ici, l'article 12, § 6 du RIP renvoie lui aussi uniquement aux contrats d'immatriculation entre le titulaire et le chemin de fer immatriculateur. Il ne comporte, en tant que réglementation propre, que la disposition, selon laquelle seul le chemin de fer immatriculateur peut faire valoir les droits d'autres chemins de fer à l'encontre du titulaire.

Cette situation juridique est modifiée avec l'instauration des nouvelles "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV)" créées dans le cadre de la révision de la COTIF 1999. Le nouveau droit des véhicules des RU CUV s'applique sans distinction tant aux wagons-réseaux qu'aux wagons de particuliers; il tient ainsi compte du fait que la différenciation entre wagons-réseaux et wagons de particuliers perd son importance, voire sa raison d'être, en raison de la transformation des chemins de fer étatiques en entreprises privées et du développement de nouvelles formes de travail et d'organisation dans le domaine ferroviaire. Lorsqu'une entreprise de transport ferroviaire effectue aujourd'hui des transports de marchandises, elle utilise à cette fin soit ses propres véhicules, soit des wagons/ véhicules d'autrui; dans ce contexte, il importe peu au regard de la loi, que ces wagons/véhicules d'autrui appartiennent à une autre entreprise de transport ferroviaire ou qu'ils appartiennent à quelqu'un qui n'est pas une entreprise de transport ferroviaire, mais par exemple titulaire d'un wagon auprès d'un chemin de fer.

La seule condition pour l'application des RU CUV réside dans le fait qu'un contrat relatif à l'utilisation de wagons/véhicules ferroviaires en tant que moyens de transport en trafic international ferroviaire ait été conclu entre celui

IV. Haftung nach den ER CUV

1. Allgemeine Bemerkungen zu den ER CUV

Das RIV-Übereinkommen und das UIC-Merkblatt 433 enthalten für bahneigene Wagen und für Privatgüterwagen Vorschriften auf der Ebene allgemeiner Geschäfts- oder Benutzungsbedingungen der Eisenbahnen. **Rechtsvorschriften** zum Einsatz von Güterwagen finden sich bisher im RIP, allerdings nur für Privatwagen. Zu den hier interessierenden Schäden durch Güterwagen verweist Artikel 12 § 6 RIP allerdings auch nur auf die Einstellungsverträge zwischen dem Einsteller und der einstellenden Bahn und enthält als eigene Regelung lediglich die Vorschrift, dass nur die einstellende Bahn die Rechte anderer Eisenbahnen dem Einsteller gegenüber geltend machen kann.

Dieser Rechtszustand ändert sich mit der Schaffung der neuen „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV)“ im Zuge der COTIF-Revision 1999. Das neue Wagenrecht in den ER CUV gilt unterschiedslos sowohl für bahneigene wie für Privatwagen; es trägt damit dem Umstand Rechnung, dass im Zuge der privatwirtschaftlichen Ausrichtung bisheriger Staatsbahnen und angesichts der Entwicklung neuer Arbeits- und Organisationsformen auf dem Eisenbahnsektor die Unterscheidung zwischen bahneigenen und Privatwagen ihre Bedeutung, ja sogar ihre Berechtigung verliert. Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen heute Güterverkehr abwickelt, dann setzt es dazu entweder eigene oder fremde Güterwagen ein; dabei macht es vor dem Gesetz keinen Unterschied, ob die fremden Güterwagen einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder jemandem gehören, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern zum Beispiel Einsteller eines Wagens bei einer Eisenbahn ist.

Voraussetzung für die Anwendung der ER CUV ist lediglich, dass zwischen dem, der einen Wagen zur Verfügung stellt, und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Wagen benutzt, ein Vertrag über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Be-

qui met à disposition un wagon/véhicule et l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise ce wagon/véhicule. Les RU CUV prévoient pour ce contrat des conditions minimales, notamment en ce qui concerne la responsabilité mutuelle des parties au contrat.

Les dispositions des RU CUV en matière de responsabilité ne sont toutefois pas contraignantes, elles peuvent être remplacées par d'autres accords conclus par les parties au contrat (cf. art. 4, § 5, art. 6, § 4, art. 7, § 2 CUV). Le législateur international tient ainsi compte des restructurations économiques et organisationnelles dans le domaine ferroviaire qui ne sont pas encore achevées. Vu ces restructurations, il semble judicieux d'approcher le nouveau domaine législatif qu'est le "droit des wagons" avec précaution et de laisser une large place à l'autonomie des parties au contrat.

Les dispositions à caractère dispositif des RU CUV en matière de responsabilité représentent au moins, tant pour le domaine des wagons-réseaux que pour celui des wagons de particuliers, un modèle légal, auquel les parties au contrat d'utilisation de wagons ne devraient déroger que pour des raisons objectives. Il convient de retenir qu'en ce qui concerne les détails des contrats d'utilisation de wagons/ véhicules, les RU CUV admettent à la fois le modèle "RIV" et le modèle "fiche UIC 433".

Etant donné que les RU CUV s'appliquent tant aux wagons-réseaux qu'aux wagons de particuliers, les termes actuels "chemin de fer propriétaire" et "titulaire de wagon de particuliers" ne peuvent pas être repris dans le nouveau droit des véhicules. Les RU CUV reprennent plutôt le terme général "détenteur" employé en trafic routier, le détenteur étant celui qui "exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition" (art. 2, lettre c) CUV). Il peut s'agir du chemin de fer propriétaire ou d'un titulaire de wagon de particuliers ou d'un autre propriétaire de wagon, mais aussi de quelqu'un qui loue un wagon/véhicule de manière durable.

Pour des raisons tenant à la sécurité juridique et à la protection de la confiance en trafic à caractère commercial, l'indication du détenteur doit être inscrite sur le véhicule (art. 3, § 1, lettre a) CUV). Lorsque le véhicule est incorporé dans le parc de véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire, cette entreprise doit également être

förderungsmitteln im internationalen Eisenbahnverkehr geschlossen worden ist. Für diesen Vertrag sehen die ER CUV Mindestbedingungen vor, insbesondere zur Haftung der Vertragsparteien untereinander.

Die Haftungsvorschriften der ER CUV sind aber nicht zwingend, sondern können von den Vertragsparteien durch andere Regelungen ersetzt werden (vgl. Art. 4 § 5, Art. 6 § 4, Art. 7 § 2 CUV). Damit berücksichtigt der internationale Gesetzgeber die gegenwärtigen wirtschaftlichen und organisatorischen Umwälzungen auf dem Eisenbahnsektor, die noch nicht abgeschlossen sind. Sie lassen es geraten erscheinen, das gesetzgeberische Neuland „Wagenrecht“ behutsam zu betreten und der Autonomie der Vertragsparteien breiten Raum zu lassen.

Immerhin stellen die dispositiven Haftungsvorschriften der ER CUV sowohl für den Bereich der bahneigenen wie der Privatwagen ein gesetzliches Leitbild dar, von dem die Parteien eines Wagenverwendungsvertrags nur aus sachlichen Gründen abweichen sollten. Festzuhalten bleibt, dass die ER CUV für die nähere Ausgestaltung der Wagenverwendungsverträge sowohl das Modell „RIV“ als auch das Modell „Merkblatt 433“ zulassen.

Da die ER CUV für bahneigene und für Privatwagen gleichermaßen gelten, sind die heutigen Begriffe „Eigentumsbahn“ und „Privatwageneinsteller“ für das neue Wagenrecht nicht brauchbar. Die ER CUV übernehmen stattdessen aus dem Straßenverkehrsrecht den zusammenfassenden Oberbegriff „Halter“, das ist derjenige, „der als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt“ (Art. 2 Buchst. c) CUV). Dies kann die Eigentumsbahn sein oder ein heutiger Privatwageneinsteller oder ein sonstiger Wageneigentümer, aber auch der dauerhafte Mieter eines Wagens.

Aus Gründen der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes im wirtschaftlichen Verkehr ist die Bezeichnung des Halters am Wagen anzuschreiben (Art. 3 § 1 Buchst. a) CUV). Ist der Wagen in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert, dann ist auch dieses Unternehmen am Wagen anzuschreiben. Dies gilt z. B. für

inscrite sur le véhicule. Cela vaut p. ex. pour les wagons-réseaux utilisés de manière durable en tant que moyen de transport par le chemin de fer propriétaire lui-même, mais aussi pour les wagons de particuliers immatriculés auprès d'une autre entreprise de transport ferroviaire. Cette disposition ne vaut pas pour les véhicules ad hoc¹⁰ entretenus par le détenteur et utilisés en tant que moyen de transport par différentes entreprises de transport ferroviaire. Il peut également s'agir de véhicules que le propriétaire a loué de manière durable à quelqu'un qui n'est ni une entreprise de transport ferroviaire ni un titulaire, mais p. ex. un important expéditeur de produits industriels. En raison de l'utilisation durable du véhicule loué, cet expéditeur de marchandises devient également détenteur du véhicule qu'il utilise pour l'expédition des marchandises.

2. Les parties au contrat d'utilisation de véhicules

Les parties au contrat d'utilisation de véhicules sont d'une part celui qui met à disposition un véhicule en tant que moyen de transport et d'autre part celui qui utilise par la suite le véhicule. Ce dernier est facilement identifiable : il s'agit de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été mis à disposition, donc, en l'occurrence, du "chemin de fer utilisateur".

Un véhicule est mis à disposition soit par le **détenteur** (= chemin de fer propriétaire, autre propriétaire, titulaire, autre personne ayant un droit de disposition durable) inscrit sur le véhicule ou par une **entreprise de transport ferroviaire** qui utilise (a utilisé) le véhicule en tant que moyen de transport¹¹.

En raison des conséquences en matière de responsabilité (voir sous point 3 ci-dessous), il est important de savoir qui a mis le véhicule à disposition : le détenteur ou un chemin de fer utilisateur. La réponse à cette question dépend des circonstances précises de la mise à disposition :

- a) Le détenteur en tant que personne qui met à disposition un véhicule

bahneigene Wagen, die die Eigentumsbahn selbst dauerhaft als Beförderungsmittel nutzt, aber auch für die bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellten Privatwagen. Es gilt nicht für sogenannte ad hoc-Wagen¹⁰, die der Halter selbst betreut und die bei wechselnden Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderungsmittel eingesetzt werden. Es kann sich hierbei auch um Wagen handeln, die der Eigentümer dauerhaft an jemanden vermietet hat, der weder Eisenbahnverkehrsunternehmen noch Einsteller ist, sondern z. B. ein Großversender industrieller Produkte. Durch die dauerhafte Nutzung des gemieteten Wagens wird auch dieser Versender von Gütern zum Halter des Wagens, den er für die Versendung der Güter nutzt.

2. Die Parteien eines Wagenverwendungsvertrags

Partei eines Wagenverwendungsvertrags ist auf der einen Seite derjenige, der einen Wagen als Beförderungsmittel zur Verfügung stellt, und auf der anderen Seite derjenige, der den Wagen daraufhin als Beförderungsmittel nutzt. Letzterer ist leicht zu identifizieren: Es ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung überlassen wird, nach bisherigem Verständnis also die „benutzende Bahn“.

Als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt wird ein Wagen entweder von dem am Wagen angeschriebenen **Halter** (= Eigentumsbahn, sonstiger Eigentümer, Einsteller, sonstiger dauerhaft Verfügungsberechtigter) oder von einem **Eisenbahnverkehrsunternehmen**, das den Wagen als Beförderungsmittel verwendet (hat)¹¹.

Wegen der Haftungsfolgen (dazu unten 3) ist es wichtig zu wissen, wer den Wagen zur Verfügung gestellt hat: der Halter oder eine benutzende Bahn. Für die Beantwortung dieser Frage kommt es auf die näheren Umstände der Überlassung eines Wagens an:

- a) Der Halter als Überlasser eines Wagens

10

Cf. **Rapport de l'Office central** (note de bas de page 1), Bulletin 6/1999, p. 461, article 3 des RU CUV, remarque 5. Vgl. **Bericht des Zentralamtes** (oben Fußnote 1), Zeitschrift 6/1999, S. 461, Artikel 3 ER CUV Anm. 5

11

Cf. article 8 des RU CUV et partie IV 2 b du texte de la présente étude. Vgl. Artikel 8 ER CUV und im Text des Beitrags Abschnitt IV 2 b.

Un détenteur peut se limiter à conclure le contrat d'utilisation du véhicule avec une seule entreprise de transport ferroviaire en tant qu'utilisateur. Mais il peut également - en fonction de l'utilisation prévue du véhicule - conclure un contrat d'utilisation multiple avec plusieurs utilisateurs et transférer le véhicule dans un pool, par exemple selon le modèle de l'actuel RIV¹².

Une troisième possibilité consiste à ce que le détenteur autorise l'entreprise de transport ferroviaire à conclure, au nom et au compte du détenteur, des contrats d'utilisation avec d'autres entreprises de transport ferroviaires, précisées ou non, lui permettant ainsi par exemple d'"étendre" le contrat d'utilisation original à d'autres utilisateurs, le contenu du contrat restant le même. Dans un tel cas, l'entreprise de transport ferroviaire qui a mis le véhicule à disposition d'une autre entreprise, est le représentant du détenteur, qui devient également partenaire contractuel de l'autre utilisateur.

Cette troisième possibilité ne se distingue des deux autres que par le fait que le détenteur ne conclut pas lui-même et d'emblée le contrat d'utilisation avec plusieurs utilisateurs, mais qu'il admet l'extension du contrat en fonction de l'évolution des besoins d'utilisation du véhicule.

- b) Une entreprise de transport ferroviaire utilisatrice en tant que personne qui met à disposition le véhicule

Les véhicules ne sont pas uniquement mis à disposition par le détenteur, mais aussi par les entreprises de transport ferroviaire, qui utilisent déjà le véhicule en tant que moyen de transport sur la base d'un contrat conclu avec le détenteur. Une telle possibilité est expressément prévue à l'article 8, lettre b) des RU CUV sous le titre "Subrogation"¹³ : lorsque le premier utilisateur du véhicule est autorisé par le détenteur à confier le véhicule

Ein Halter kann sich darauf beschränken, den Wagenverwendungsvertrag mit einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen als Verwender zu schließen. Er kann aber auch – je nach zu erwartendem Einsatz des Wagens – einen mehrseitigen Verwendungsvertrag mit mehreren Verwendern schließen und den Wagen auch in einen Pool, etwa nach dem Muster des heutigen RIV, einbringen¹².

Eine dritte Möglichkeit besteht darin, dass der Halter das Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem er den Verwendungsvertrag schließt, bevollmächtigt, im Namen und für Rechnung des Halters mit benannten oder unbenannten weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen Verwendungsverträge zu schließen, z. B. den ursprünglichen Verwendungsvertrag inhaltsgleich auf weitere Verwender zu „verlängern“. In einem solchen Fall ist das den Wagen weitergebende Eisenbahnverkehrsunternehmen Vertreter des Halters, der auch Vertragspartner der weiteren Verwender wird.

Von den beiden erstgenannten Vertragsgestaltungen unterscheidet sich diese dritte nur dadurch, dass der Halter nicht bereits selbst und von vornherein den Verwendungsvertrag mit mehreren Verwendern schließt, sondern die Vertragsausweitung in Abhängigkeit von den sich entwickelnden Einsatzerfordernissen des Wagens zulässt.

- b) Ein verwendendes Eisenbahnverkehrsunternehmen als Wagenüberlasser

Wagen werden nicht nur vom Halter zur Verfügung gestellt, sondern auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Wagen bereits aufgrund eines Vertrages mit dem Halter als Beförderungsmittel verwenden. Eine solche Gestaltungsmöglichkeit sieht Artikel 8 Buchst. b) ER CUV unter dem Titel „Subrogation“ ausdrücklich vor¹³: Wenn der erste Wagenverwender vom Halter ermächtigt wird, den Wagen weiteren Verwendern zur Verfügung

12

Cf. article premier des RU CUV et **Rapport de l'Office central** (note de bas de page 1), Bulletin 6/1999, p. 458, article premier des RU CUV, remarque 5.

Vgl. Artikel 1 ER CUV und **Bericht des Zentralamtes** (oben Fußnote 1), Zeitschrift 6/1999, S. 458, Artikel 1 ER CUV Anm. 5.

13

Il n'est pas nécessaire ici de tenir compte de l'article 8, lettre a) des RU CUV, étant donné que celui-ci ne traite pas la responsabilité pour les dommages causés **par** le véhicule.

Artikel 8 Buchst. a) ER CUV kann hier unberücksichtigt bleiben, da er nicht die Haftung für Schäden **durch** den Wagen behandelt.

à d'autres utilisateurs, il peut, avec l'accord du détenteur, être convenu, en ce qui concerne l'utilisation subséquente, que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Par cette réglementation, il est précisé que des formes de contrat, comme celles contenues aujourd'hui dans la fiche UIC 433 en ce qui concerne l'immatriculation de wagons de particuliers, pourront également être choisies selon les RU CUV.

Le fait de mentionner cette forme particulière de contrat n'exclut bien entendu pas d'autres formes. Ainsi, le détenteur pourra prévoir d'autres conditions (p. ex. exclure une subrogation)¹⁴ ou accorder d'autres autorisations au premier utilisateur en ce qui concerne les contrats que ce dernier conclut avec d'autres utilisateurs. Même lorsqu'il n'y a pas d'autorisation de la part du détenteur ou lorsque le premier utilisateur confie le véhicule à d'autres utilisateurs contrairement aux conditions contractuelles, des contrats d'utilisation de véhicules sont réalisés entre le premier utilisateur et les utilisateurs subséquents conformément aux RU CUV, dans la mesure où il s'agit d'une utilisation du véhicule en tant que moyen de transport aux fins d'effectuer des transports internationaux ferroviaires conformément à l'article premier des RU CUV.

Il est important de noter que dans de tels cas et notamment dans le cas particulier de l'article 8 des RU CUV, le premier utilisateur n'est pas, lorsque d'autres contrats d'utilisation sont conclus, le représentant du détenteur, mais qu'il conclut ses **propres** contrats avec les autres utilisateurs.

Lorsque, par contre, l'utilisateur d'un véhicule agit en tant que représentant du détenteur, sans en avoir obtenu les pouvoirs, les conséquences juridiques sont régies par les règles en matière de représentation du

zu stellen, dann kann mit Zustimmung des Halters für die weitere Verwendung festgelegt werden, dass nur der Halter gegenüber den weiteren Verwendern für Schäden durch den Wagen haftet und nur der erste Verwender zur Geltendmachung der Ansprüche der anderen Verwender gegenüber dem Halter berechtigt ist, sodass der erste Verwender die anderen Verwender gegenüber dem Halter repräsentiert.

Mit dieser Regelung wird klargestellt, dass vertragliche Gestaltungen, wie sie das UIC-Merkblatt 433 heute für die Einstellung von Privatwagen enthält, auch unter der künftigen Geltung den ER CUV gewählt werden können.

Die Erwähnung dieser speziellen Vertragsgestaltungsmöglichkeit schließt selbstverständlich andere Gestaltungen nicht aus. So kann der Halter dem ersten Verwender für dessen Verträge mit weiteren Verwendern auch andere Vorgaben machen (z. B. eine Subrogation ausschließen) und andere Ermächtigungen erteilen¹⁴. Und auch wenn keine Ermächtigung durch den Halter vorliegt oder der erste Verwender den Wagen sogar entgegen den Vorgaben in seinem Vertrag mit dem Halter anderen Verwendern überlässt, kommen zwischen dem ersten und den weiteren Verwendern Wagenverwendungsverträge gemäß ER CUV zustande, sofern es um die Verwendung des Wagens als Beförderungsmittel zur Durchführung von internationalen Eisenbahnbeförderungen gemäß Artikel 1 ER CUV geht.

Wichtig ist, dass in derartigen Fällen und in dem besonders erwähnten Fall des Artikel 8 ER CUV der erste Verwender bei Abschluss weiterer Verwendungsverträge nicht Vertreter des Halters ist, sondern **eigene** Verträge mit den weiteren Verwendern schließt.

Tritt ein Wagenverwender hingegen als Vertreter des Halters auf, ohne Vertretungsmacht zu haben, so richten sich die weiteren Rechtsfolgen nach den Stellvertretungsregeln des anwendbaren

14

Cf. **Rapport de l'Office central** (note de bas de page 1), Bulletin 6/1999, p. 466, article 8 des RU CUV, remarques 7 et 8.

Vgl. **Bericht des Zentralamtes** (oben Fußnote 1), Zeitschrift 6/1999, S. 466, Artikel 8 ER CUV Anm. 7 und 8.

droit national applicable¹⁵. Il est inutile de traiter cette question en détail.

c) Récapitulation

Les RU CUV sont très souples en ce qui concerne le contenu des contrats d'utilisation des véhicules et laissent suffisamment de place aux différents développements dans le cadre de l'utilisation future de wagons d'autrui. Le développement des modèles de contrat selon le RIV et la fiche UIC 433 n'est pas exclu par les RU CUV.

Conformément aux RU CUV, seuls les **détenteurs** et les **entreprises de transport ferroviaire** peuvent être parties au contrat d'utilisation des véhicules. Un détenteur ne peut être que celui qui met à disposition un véhicule, alors qu'une entreprise de transport ferroviaire peut être tant celui qui met à disposition le véhicule que celui à qui le véhicule est confié.

Le détenteur est inscrit sur le véhicule, l'entreprise de transport ferroviaire dispose, en règle générale, d'une licence¹⁶, ce qui permet à ce chaque partie au contrat de connaître parfaitement l'autre partie au contrat.

En ce qui concerne les contrats d'utilisation des véhicules selon les RU CUV, cinq modèles de base se dessinent :

- Une **relation bilatérale** entre le détenteur et l'utilisateur d'un véhicule (lorsque p. ex. un véhicule est utilisé par une seule entreprise de transport ferroviaire dans un trafic programmé ou de navette).
- Des **contrats multilatéraux** conclus par un détenteur avec plusieurs utilisateurs simultanément, compte tenu des domaines d'utilisation de son véhicule (en particulier les **contrats de pool**, auxquels peuvent être partie, selon l'exemple du RIV, non seulement

Landesrechts¹⁵. Darauf braucht hier nicht näher eingegangen zu werden.

c) Zusammenfassung

Die ER CUV sind hinsichtlich der Ausgestaltung von Wagenverwendungsverträgen sehr flexibel und lassen den unterschiedlichen Entwicklungen bei der künftigen Verwendung von fremden Güterwagen genügend Raum. Die Weiterverwendung der bisherigen Vertragsmodelle RIV und UIC-Merkblatt 433 wird von den ER CUV nicht ausgeschlossen.

Partei eines Wagenverwendungsvertrags nach ER CUV können nur **Halter** von Wagen und **Eisenbahnverkehrsunternehmen** sein. Ein Halter kommt nur als Überlasser eines Wagens in Betracht, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl als Überlasser wie auch als derjenige, dem ein Wagen zur Verfügung gestellt wird.

Der Halter ist am Wagen angeschrieben, das Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügt üblicherweise über eine Konzession¹⁶, sodass sich jede Vertragspartei Klarheit über die andere Seite verschaffen kann.

Fünf Grundmuster für Wagenverwendungsverträge nach ER CUV zeichnen sich ab:

- Eine reine **Zweierbeziehung** zwischen dem Halter und einem Wagenverwender (wenn z.B. ein Wagen in einem grenzüberschreitenden Programm- oder Pendelverkehr von nur einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendet wird).
- **Mehrseitige Verträge**, die ein Halter mit Rücksicht auf die geplanten Einsatzgebiete seines Wagens von vornherein mit mehreren Verwendern schließt (insbesondere **Poolverträge**, wobei nach dem Vorbild des RIV nicht nur eine Mehrheit von Verwendern, sondern auch

15

Par exemple en Allemagne, selon les §§ 177 ss. du Code civil allemand (BGB).
Zum Beispiel in Deutschland nach den §§ 177 ff des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB).

16

Par exemple en Allemagne, selon le § 6 de la Loi générale sur les chemins de fer (AEG).
Zum Beispiel in Deutschland nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

plusieurs utilisateurs, mais aussi plusieurs détenteurs; le cas de figure classique est l'utilisation réciproque de wagons par plusieurs entreprises de transport ferroviaire; entrent également en ligne de compte les pools formés par plusieurs titulaires de wagons de particuliers).

- Des contrats où, lorsque ceux-ci sont conclus, le détenteur est représenté par le premier utilisateur (**solution de délégation**). Lorsque cet utilisateur dispose des pouvoirs correspondants, les contrats d'utilisation subséquents sont réalisés entre le détenteur et les utilisateurs subséquents. Les droits et obligations issus de ces contrats affectent le détenteur et non pas le (premier) utilisateur qui le représente. Cette solution entre en ligne de compte par exemple lorsqu'un transport transfrontalier de marchandises est effectué par des transporteurs subséquents (art. 26 CIM 1999).
- Des contrats que le (premier) utilisateur conclut lui-même avec d'autres utilisateurs, tout en respectant les obligations imposées par le détenteur (**solution d'autorisation**). La subrogation réglée à l'article 8 des RU CUV, selon laquelle le premier utilisateur peut, dans ses contrats avec les autres utilisateurs, directement engager, d'une certaine manière, le détenteur et selon laquelle le premier utilisateur prend, vis-à-vis du détenteur, le rôle du représentant unique de la partie utilisatrice, constitue un sous-groupe (**solution de représentation** selon le modèle de l'article 12, § 6 RIP et de la fiche UIC 433). Ce modèle permet de poursuivre des relations contractuelles existant actuellement entre titulaires, chemin de fer immatriculateur et chemins de fer utilisateurs.
- Des contrats entre un utilisateur et des utilisateurs subséquents, sans que l'utilisateur qui confie le véhicule à un autre utilisateur en ait été autorisé par le détenteur (**action arbitraire** d'un utilisateur). L'action arbitraire de l'utilisateur qui confie le véhicule peut entraîner des demandes en dommages-intérêts de la part du détenteur; le détenteur peut toutefois

eine Mehrheit von Haltern beteiligt sein kann; der klassische Fall hierfür ist die gegenseitige Verwendung von Güterwagen durch mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen; in Betracht kommen aber auch Pools, die von mehreren Einstellern von Privatwagen gebildet werden).

- Verträge, bei deren Abschluss der Halter vom ersten Wagenverwender vertreten wird (**Stellvertreterlösung**). Wenn dieser Wagenverwender entsprechend bevollmächtigt ist, kommen die weiteren Wagenverwendungsverträge zwischen dem Halter und den weiteren Verwendern zustande. Aus diesen Verträgen wird der Halter berechtigt und verpflichtet, nicht der ihn vertretende (erste) Wagenverwender. Diese Lösung kommt z.B. in Betracht, wenn eine grenzüberschreitende Güterbeförderung von aufeinanderfolgenden Beförderern (Art. 26 CIM 1999) durchgeführt wird.
- Eigene Verträge des (ersten) Wagenverwenders mit weiteren Verwendern unter Einhaltung von Vorgaben des Halters (**Ermächtigungslösung**). Einen Unterfall hierzu bildet die in Artikel 8 ER CUV geregelte Subrogation, nach der der erste Verwender in seinen Verträgen mit den weiteren Verwendern den Halter in bestimmter Weise unmittelbar verpflichten darf und gegenüber dem Halter die Rolle des alleinigen Repräsentanten der Verwenderseite übernimmt (**Repräsentantenlösung** nach dem Vorbild des Art. 12 § 6 RIP und des UIC-Merkblatts 433). Dieses Modell ermöglicht die Fortsetzung der heutigen Vertragsbeziehungen zwischen Einstellern, einstellender Bahn und benutzenden Bahnen.
- Verträge eines Wagenverwenders mit weiteren Wagenverwendern, ohne dass der abgebende Verwender zu diesem Vorgehen durch den Halter ermächtigt worden ist (**eigenständiges Handeln** eines Verwenders). Das eigenmächtige Handeln des abgebenden Verwenders kann diesen gegenüber dem Halter schadenersatzpflichtig machen; der Halter kann aber auch einen Verwendungs-

autoriser un contrat d'utilisation répondant à ses intérêts et en déduire des droits. Cette solution entre en ligne de compte par exemple lorsque dans le cadre d'un transport transfrontalier il est, de manière inattendue, nécessaire de faire appel à une autre entreprise de transport ferroviaire en tant que transporteur subséquent ou substitué (art. 26, 27 CIM 1999).

3. Réglementation de la responsabilité dans les RU CUV

a) Principe de responsabilité à l'article 7 des RU CUV

Les RU CUV prévoient, en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages causés par un véhicule, le principe suivant : celui qui, en vertu d'un contrat, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable (art. 7 CUV). Ce principe est applicable, conformément au champ d'application étendu des RU CUV, indépendamment de la question de savoir s'il s'agit d'un wagon-réseau ou d'un wagon de particuliers.

La formulation restrictive "lorsqu'une faute lui est imputable" a pour conséquence, selon les principes généraux de la répartition de la charge de la preuve, qu'il doit être prouvé qu'une faute est imputable à celui qui a confié le véhicule à un autre; il n'incombe pas à celui qui a confié le véhicule de prouver que la faute ne lui est pas imputable. Ce résultat est soutenu par l'historique de cette disposition¹⁷ et le fait que le véhicule se trouve au moment où le dommage intervient, dans la sphère d'influence du chemin de fer utilisateur qui sera le mieux placé pour élucider les faits.

Lorsque le chemin de fer utilisateur auquel le véhicule a causé des dommages (y compris les dommages causés à des tiers et dont le chemin de fer utilisateur répond en tant qu'entreprise d'exploitation ferroviaire) peut donc prouver qu'une faute est imputable à celui qui lui a confié le véhicule, ce dernier

vertrag, der seinen eigenen Interessen entspricht, genehmigen und Rechte daraus herleiten. Diese Lösung kommt z.B. in Betracht, wenn sich bei einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung überraschend die Notwendigkeit ergibt, ein weiteres Eisenbahnverkehrsunternehmen als aufeinanderfolgendes oder ausführendes Beförderer einzusetzen (Art. 26, 27 CIM 1999).

3. Haftungsregelung der ER CUV

a) Haftungsgrundsatz in Artikel 7 ER CUV

Die ER CUV sehen bei der Haftung für Schäden, die von Wagen angerichtet werden, folgenden Grundsatz vor: Wer den Wagen aufgrund eines Vertrags zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet im Rahmen dieses Vertrags für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft (Art. 7 CUV). Dieser Grundsatz gilt nach dem umfassenden Anwendungsbereich der ER CUV unabhängig davon, ob es sich um einen bahneigenen oder um einen Privatgüterwagen handelt.

Die einschränkende Formulierung „sofern ihn ein Verschulden trifft“ hat nach allgemeinen Grundsätzen der Beweislastverteilung zur Folge, dass dem Wagenüberlasser ein Verschulden nachgewiesen werden muss; es ist nicht Sache des Wagenüberlassers, den Beweis zu führen, dass ihn kein Verschulden trifft. Dieses Ergebnis wird gestützt durch die Entstehungsgeschichte der Vorschrift¹⁷ und durch den Umstand, dass sich der Wagen bei Eintritt des Schadensereignisses im Einflussbereich der benutzenden Bahn befindet, die den Sachverhalt am ehesten aufklären kann.

Wenn also die benutzende Bahn, bei der der Wagen Schäden angerichtet hat (und zwar auch Schäden Dritter, für die die benutzende Bahn als Eisenbahnbetriebsunternehmen einzustehen hat), ein Verschulden desjenigen nachweisen kann, der ihr den Wagen zur Verfügung gestellt hat, dann haftet dieser

17

Cf. **Rapport de l'Office central** (note de bas de page 1), Bulletin 6/1999, p.462-464, article 7 des RU CUV, remarques 1 et 6 (à la fin) et - en tant que disposition opposée - article 4, § 1 des RU CUV.

Vgl. **Bericht des Zentralamtes** (oben Fußnote 1), Zeitschrift 6/1999, S. 462-464, Artikel 7 ER CUV Anm. 1 und 6 (am Ende) und – als kontrastierende Vorschrift – Artikel 4 § 1 ER CUV.

répond des dommages causés par le véhicule vis-à-vis du chemin de fer utilisateur en vertu du contrat d'utilisation. Selon le cas de figure, celui qui met à disposition le véhicule sera soit le détenteur soit un utilisateur antérieur qui a confié le véhicule au chemin de fer utilisateur dans le cadre d'un contrat d'utilisation.

Lorsqu'il ne peut pas être prouvé qu'une faute est imputable à celui qui a mis le véhicule à disposition, le chemin de fer utilisateur qui, en tant qu'entreprise d'exploitation ferroviaire est, en vertu de la loi, régulièrement responsable de son exploitation ferroviaire, même lorsqu'aucune faute ne lui est pas imputable, demeure responsable. Finalement, le principe de la responsabilité contenu dans les RU CUV conduit à une responsabilité du chemin de fer utilisateur (=exploitant), qui est remplacée par une responsabilité contractuelle de celui qui a mis le véhicule à disposition, si une faute lui est imputable¹⁸.

b) Evaluation du principe de responsabilité des RU CUV

Le principe de responsabilité des RU CUV est simple et semble approprié : le chemin de fer utilisateur (= exploitant) se trouve, de fait, en relation directe avec le véhicule au moment où le dommage est causé. Le véhicule se trouve dans sa sphère de disposition; il peut prendre influence sur le véhicule. A première vue, le chemin de fer exploitant devrait également être responsable d'un dommage causé par un véhicule qu'il utilise au cours de l'exploitation ferroviaire. Le chemin de fer utilisateur est déjà régulièrement responsable vis-à-vis des tiers lésés par le véhicule au cours de l'exploitation ferroviaire en raison de l'ouverture et du maintien d'une exploitation dangereuse, sans qu'il soit nécessaire qu'il y ait une faute de sa part. Aujourd'hui, le chemin de fer utilisateur s'est régulièrement couvert contre ce risque de responsabilité au moyen d'une assurance en responsabilité civile.

Le chemin de fer utilisateur peut, dans le cadre du contrat d'utilisation, reporter la

Wagenüberlasser gegenüber der benutzenden Bahn aus dem Wagenverwendungsvertrag für die durch den Wagen angerichteten Schäden. Wagenüberlasser ist je nach Fallgestaltung entweder der Wagenhalter oder ein früherer Wagenverwender, der den Wagen der benutzenden Bahn im Rahmen eines Wagenverwendungsvertrags überlassen hat.

Ist dem Wagenüberlasser ein Verschulden nicht nachzuweisen, dann bleibt es bei der Haftung der benutzenden Bahn, die als Eisenbahnbetriebsunternehmer ohnehin von Gesetzes wegen regelmäßig auch ohne Verschulden für ihren Eisenbahnbetrieb einzustehen hat. Im Ergebnis läuft der Haftungsgrundsatz der ER CUV also auf eine Haftung der benutzenden (= betriebsführenden) Bahn hinaus, die von einer vertraglichen Haftung des Wagenüberlassers abgelöst wird, wenn diesem ein Verschulden nachgewiesen wird¹⁸.

b) Bewertung des Haftungsgrundsatzes der ER CUV

Der Haftungsgrundsatz der ER CUV ist einfach und erscheint sachgerecht: Die benutzende(= betriebsführende) Bahn steht dem Wagen im Zeitpunkt der Schadensverursachung faktisch am nächsten. Der Wagen befindet sich in ihrem Herrschaftsbereich; sie kann auf den Wagen Einfluss nehmen. Der erste Anschein spricht dafür, dass die betriebsführende Bahn auch für den Schaden verantwortlich ist, den ein von ihr benutzter Wagen während des Eisenbahnbetriebs anrichtet. Gegenüber den während des Eisenbahnbetriebs durch den Wagen geschädigten Dritten haftet die benutzende Bahn regelmäßig bereits aus der Eröffnung und Aufrechterhaltung eines gefährlichen Betriebs, ohne dass es noch auf ein Verschulden ihrerseits ankommt. Dieses Haftungsrisiko hat die benutzende Bahn heute regelmäßig durch eine Betriebshaftpflichtversicherung abgedeckt.

Die benutzende Bahn kann im Rahmen des Wagenverwendungsvertrags die Haftung für

18

Les cas de faute commune de celui qui a confié le véhicule à l'utilisation et du chemin de fer utilisateur ne sont pas traités, afin de ne pas compliquer la présentation.

Fälle eines gemeinsamen Verschuldens von Wagenüberlasser und benutzender Bahn werden hier nicht behandelt, um die Darstellung nicht zu komplizieren.

responsabilité pour les dommages causés par le véhicule sur celui qui a confié le véhicule, s'il est en mesure de prouver qu'une faute est imputable à ce dernier en ce qui concerne le fait dommageable. Le chemin de fer utilisateur agira ainsi si suffisamment d'indices semblent faire apparaître une faute de celui qui a confié le véhicule, comme par exemple une violation évidente des obligations issues du contrat d'utilisation par celui qui a confié le véhicule. Les obligations des parties doivent être fixées dans le contrat d'utilisation, comme par exemple l'obligation du détenteur de maintenir les fermetures de la superstructure, qui n'ont aucun rapport avec les organes d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation, dans un état correct permettant leur bon fonctionnement. La répartition des tâches et obligations des parties prévue dans le contrat d'utilisation des véhicules peut constituer la base d'un partage de la responsabilité entre celui qui confie le véhicule et l'utilisateur qui tient compte des influences et des intérêts des deux parties, telle qu'elle est également prévue dans la fiche UIC 433.

En cas d'absence d'indices suffisants pour une faute de celui qui a confié le véhicule, le chemin de fer utilisateur renoncera, pour des raisons de temps et de coûts, à endosser le rôle de demandeur et à faire valoir une faute de celui qui a confié le véhicule.

Confrontés à la question de savoir s'il doivent faire valoir des dommages-intérêts vis-à-vis de celui qui a confié le véhicule en raison des dédommagements qu'ils ont versé à des tiers et au chemin de fer utilisateur, les assureurs (responsabilité civile et matérielle) du chemin de fer utilisateur se livreront à des considérations similaires.

Dans l'ensemble, l'on peut considérer que cela répond aux intérêts que les RU CUV laissent au chemin de fer utilisateur (= exploitant) et à ses assureurs (auxquels les droits de recours sont cédés, lorsque ceux-ci fournissent des prestations d'assurance), en raison de leur proximité matérielle avec l'événement dommageable, la liberté de décider de tenter ou non de refouler la responsabilité d'exploitation du chemin de fer utilisateur sur celui qui a confié le véhicule, en lui reprochant une faute et en apportant la

die durch den Wagen verursachten Schäden auf den Wagenüberlasser abwälzen, wenn sie ein Verschulden des Überlassers in Bezug auf das Schadensereignis nachweist. Die benutzende Bahn wird dies tun, wenn genügend Anhaltspunkte für ein Verschulden des Wagenüberlassers sprechen, so etwa eine ersichtliche Verletzung von Pflichten aus dem Wagenverwendungsvertrag durch den Überlasser. Im Wagenverwendungsvertrag sind die Pflichten der Parteien festzulegen, z. B. die Pflicht des Halters, Verschlüsse des Wagenaufbaus, die mit den sicherheitsrelevanten Teilen des Wagengestells nichts zu tun haben, in ordnungsgemäßem, funktionsfähigem Zustand zu halten. Durch die Aufteilung von Aufgaben und Pflichten der Parteien im Wagenverwendungsvertrag kann durchaus der Grund für eine sphären- und interessengerechte Haftungsverteilung zwischen Überlasser und Verwender gelegt werden, wie sie auch im Merkblatt 433 anzutreffen ist.

Fehlen hinreichende Anhaltspunkte für ein Verschulden des Wagenüberlassers, dann wird die benutzende Bahn aus Zeit- und Kostengründen tunlichst darauf verzichten, die Klägerrolle zu übernehmen und ein Verschulden des Wagenüberlassers geltend zu machen.

Ähnliche Erwägungen wie die benutzende Bahn werden deren Haftpflicht- und Sachversicherer anstellen, wenn sie vor der Frage stehen, ob sie wegen der an Dritte und an die benutzende Bahn gezahlten Entschädigungen beim Wagenüberlasser Regress nehmen sollen.

Insgesamt kann es als interessengerecht angesehen werden, dass die ER CUV der benutzenden (= betriebsführenden) Bahn und deren Versicherern (auf die Regressansprüche übergehen, wenn sie Versicherungsleistungen erbringen) wegen ihrer Sachnähe zum Schadensereignis die Entscheidung überlassen, ob der Versuch unternommen werden soll, die gesetzliche Betriebshaftung der benutzenden Bahn auf den Wagenüberlasser abzuwälzen, indem ihm ein Verschulden in Bezug auf den Schadensfall vorgeworfen und im Streitfall

preuve en cas de litige.

- c) Comparaison des RU CUV avec le RIV actuel et la fiche UIC 433

Une comparaison du principe de responsabilité prévu à l'article 7 des RU CUV avec la disposition en matière de responsabilité au chiffre 68 du RIV (version actuelle) montre que tous deux partent de la responsabilité du chemin de fer utilisateur. Le RIV se distingue toutefois des RU CUV par le fait qu'il ne prévoit pas un report de la responsabilité sur le chemin de fer propriétaire ou le chemin de fer qui a confié le véhicule, même lorsque l'événement dommageable résulte d'une faute qui leur est imputable.

La disposition du RIV en matière de responsabilité semble aujourd'hui trop rigide et, compte tenu des développements dans le domaine ferroviaire, ne répond plus aux besoins. La création d'autorités de surveillance ferroviaire et le démantèlement des chemins de fer étatiques en entreprises de transport ferroviaire et en gestionnaires d'infrastructures ont conduit à la situation que les accidents ferroviaires sont, aujourd'hui, examinés et documentés, quant à leur cause, encore plus en détail et par encore davantage d'experts que cela n'a été fait par un chemin de fer étatique qui était compétent pour tout ce qui se passait sur son réseau. Etant donné que les circonstances d'un accident doivent être clarifiées entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure et que des rapports d'examen sont de toute façon établis par les autorités compétentes, l'on ne pourra pas refuser à une entreprise de transport ferroviaire utilisant un véhicule d'autrui, de faire valoir une faute apparue au cours des examens de celui qui a confié le véhicule. Les RU CUV tiennent compte de cette évolution et, par conséquent, l'emportent sur le RIV actuel.

Une comparaison entre l'article 7 des RU CUV et l'article 22 de la fiche UIC 433 fait apparaître des positions opposées : les RU CUV partent en principe de la responsabilité du chemin de fer utilisateur, alors que la fiche UIC 433 part en principe de la responsabilité du titulaire, dans la mesure où le dommage n'a pas été causé par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de

nachgewiesen wird.

- c) Vergleich der ER CUV mit dem bisherigen RIV und dem Merkblatt 433

Ein Vergleich des Haftungsgrundsatzes in Artikel 7 ER CUV mit der Haftungsbestimmung in Ziffer 68 RIV (bisheriger Fassung) zeigt, dass beide von der Haftung der benutzenden Bahn ausgehen. Das RIV unterscheidet sich allerdings von den ER CUV dadurch, dass es keine Haftungsüberwälzung auf die Eigentums- oder überlassende Bahn zulässt, selbst wenn diese das Schadensereignis verschuldet hat.

Die Haftungsbestimmung des RIV erscheint heute zu starr und angesichts der Entwicklungen auf dem Eisenbahnsektor nicht mehr zeitgemäß: Die Schaffung von Eisenbahnaufsichtsbehörden und die Zerlegung der Staatsbahnen in Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber hat dazu geführt, dass Eisenbahnunfälle heute noch umfassender und von noch mehr Sachverständigen auf ihre Ursachen hin untersucht und dokumentiert werden, als dies früher durch eine auf ihrem Netz allzuständige Staatsbahn geschah. Wenn heute das Unfallgeschehen ohnehin zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu klären ist und wenn ohnehin amtliche Untersuchungsberichte erstellt werden, dann kann es dem einen fremden Wagen benutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gerechterweise nicht mehr verwehrt werden, ein bei diesen Klärungen und Untersuchungen erkennbar gewordenes Verschulden des Wagenüberlassers geltend zu machen. Die ER CUV tragen dieser Entwicklung Rechnung und sind damit dem bisherigen RIV überlegen.

Die Gegenüberstellung von Artikel 7 ER CUV und Artikel 22 des Merkblatts 433 zeigt gegensätzliche Positionen: Die ER CUV gehen von der grundsätzlichen Haftung der benutzenden Bahn aus, das Merkblatt 433 hingegen von der grundsätzlichen Haftung des Einstellers, sofern nicht ein sicherheitsrelevanter Teil des Wagenuntergestells den Schaden verursacht hat. Durch das Haftungsabkommen in Artikel 23

l'exploitation. Par l'accord sur la responsabilité à l'article 23 de la fiche UIC 433, la responsabilité est toutefois concentrée sur le chemin de fer et répartie entre le chemin de fer immatriculateur et le chemin de fer utilisateur. Les faiblesses liées à cette réglementation compliquée ont déjà été traitées ci-dessus sous III.2.b. Les RU CUV, avec leur réglementation de la responsabilité simple et tenant compte des réalités dans le domaine ferroviaire, évitent les faiblesses de la fiche UIC 433.

V. Réforme des dispositions ferroviaires

L'introduction d'un droit général des véhicules dans la COTIF 1999 renforce la pression en vue d'une réforme des dispositions et conditions générales des chemins de fer qui, en ce qui concerne l'ordre juridique, figurent en dessous de la loi. Le principe de responsabilité à l'article 7 des RU CUV est certes à caractère dispositif, ce qui permet aux parties au contrat d'utilisation des véhicules, de convenir de dispositions dérogatoires en ce qui concerne la responsabilité. Des limites sont toutefois fixées également par le droit en matière de concurrence (interdiction de la discrimination de certains détenteurs de véhicules par des entreprises de transport ferroviaire ayant une position dominante sur le marché) et par le droit en matière de conditions générales. Il est par conséquent recommandé, à compter de l'entrée en vigueur des RU CUV, de ne pas y déroger sans raison objective : celui qui travaille en conformité avec la loi n'a pas besoin de se justifier au-delà. La réforme du RIV et des conditions régissant les wagons de particuliers est à considérer sous cet aspect.

1. RIV 2000

Le RIV actuel sera remplacé par un nouveau RIV à compter du 1er juillet 2000; toutefois, les nouvelles dispositions concernant la responsabilité n'entreront en vigueur qu'au 1er janvier 2001. Le nouveau RIV comporte au chiffre 82 le principe suivant en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages causés par les wagons-réseaux :

Le détenteur répond de tous les dommages causés au chemin de fer utilisateur par l'utilisation et la circulation du véhicule, dans la mesure où il n'apporte pas la preuve que le dommage est imputable au chemin de fer ou à son auxiliaire. Lorsque les dommages sont causés par une partie de l'infrastructure intéressant la sécurité, le chemin de fer utilisateur répond de ces

des Merkblatts 433 wird die Schadenstragung dann allerdings auf der Eisenbahnseite konzentriert und zwischen einstellender und benutzender Bahn geteilt. Die mit dieser komplizierten Regelung verbundenen Schwächen wurden bereits oben unter III. 2.b behandelt. Die ER CUV mit ihrer einfachen, den heutigen Realitäten auf dem Eisenbahnsektor Rechnung tragenden Haftungsregelung vermeiden die Schwächen des Merkblatts 433.

V. Reform der Eisenbahnvorschriften

Die Einführung eines allgemeinen Wagenrechts in das COTIF 1999 verstärkt den Druck zur Reform der im Rang unter dem Gesetz angesiedelten Vorschriften und Geschäftsbedingungen der Eisenbahnen. Der Haftungsgrundsatz in Artikel 7 ER CUV ist zwar dispositives Recht, sodass die Parteien eines Wagenverwendungsvertrages auch abweichende Haftungsregelungen treffen können. Grenzen werden aber vom Wettbewerbsrecht (Verbot der Diskriminierung einzelner Wagenhalter durch marktbeherrschende Eisenbahnverkehrsunternehmen) und vom Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen gezogen. Es empfiehlt sich daher, ab Inkrafttreten der ER CUV nicht ohne sachlichen Grund von ihnen abzuweichen: Wer nach dem Gesetz arbeitet, braucht keine weitere Rechtfertigung. Vor diesem Hintergrund sind nun die Reform von RIV und Privatwagenbedingungen zu betrachten.

1. RIV 2000

Das bisherige RIV wird am 1. Juli 2000 durch ein neues RIV ersetzt, wobei die neuen Haftungsbestimmungen allerdings erst zum 1. Januar 2001 in Kraft treten sollen. Das neue RIV enthält in Ziffer 82 folgenden Grundsatz zur Haftung für Schäden durch bahneigene Wagen:

Der Halter haftet für alle Schäden, die der benutzenden Bahn durch die Verwendung und den Umlauf des Wagens entstanden sind, sofern er nicht nachweist, dass der Schaden auf dem Verschulden der benutzenden Bahn oder ihrer Erfüllungsgehilfen beruht. Werden Schäden durch einen sicherheitsrelevanten Teil des Untergestells verursacht, dann haftet die benutzende Bahn,

dommages, dans la mesure où il ne prouve pas qu'aucune faute ne lui est imputable.

La nouvelle réglementation retourne le principe de responsabilité du RIV actuel et introduit également pour les wagons-réseaux la réglementation en matière de responsabilité de la fiche UIC 433 (art. 22) qui jusqu'à présent, n'est applicable qu'aux wagons de particuliers. Le droit des véhicules des RU CUV applicable à l'avenir n'est pas pris en compte. Avec cette démarche, un objectif des RU CUV, à savoir l'uniformisation des dispositions en matière de responsabilité pour tous les types de véhicules ferroviaires, est certes atteint; mais il a été choisi une réglementation en matière de responsabilité qui, dans le passé, a donné lieu à de nombreuses discussions quant à son équité et qui a été modifiée dans son noyau par "l'accord sur la responsabilité titulaire/chemin de fer" afin d'éviter d'autres litiges. Compte tenu du besoin de réformer les règles de responsabilité en ce qui concerne les wagons de particuliers, l'application de ces règles également aux véhicules-réseaux conduit à un large besoin en réformes en ce qui concerne la responsabilité dans le domaine des wagons de marchandises. Dans quelques années, l'on disposera avec les RU CUV, d'un droit des véhicules différent et à la structure plus simple.

2. Evolution dans le domaine des wagons de particuliers

La nécessité de réformer la responsabilité en ce qui concerne les wagons de particuliers est certes connue, mais des propositions concrètes pour une modification des principes de responsabilité dans les fiches UIC 433 et 992 n'ont pas encore été formulées. A l'heure actuelle, l'UIC et l'UIP essaient, sur la base des règles existantes en matière de responsabilité (= en principe responsabilité du titulaire, accord de responsabilité pour transférer cette responsabilité sur le chemin de fer, répartition du dommage entre chemin de utilisateur et chemin de fer immatriculateur) d'atténuer les faiblesses du partage actuel de la responsabilité dans le domaine des wagons de particuliers. Cela se fait au moyen de la création de pools entre différents chemins de fer (v. ci-dessus, III.3, fin) et au moyen du développement d'une solution d'assurance commune outre les programmes d'assurances existants des différents chemins de fer.

Ces approches de réforme ponctuelles n'éliminent toutefois pas des faiblesses

sofern sie nicht beweist, dass sie den Schaden nicht verschuldet hat.

Die Neuregelung dreht den Haftungsgrundsatz des bisherigen RIV um und führt auch für bahneigene Wagen die bisher nur für Privatgüterwagen geltende Haftungsregelung des UIC-Merkblatts 433 (Art. 22) in das RIV ein. Dem künftig geltenden Wagenrecht in den ER CUV wird nicht Rechnung getragen. Mit diesem Vorgehen wird zwar ein Anliegen der ER CUV erreicht, nämlich die Vereinheitlichung der Haftungs Vorschriften für alle Arten von Eisenbahnwagen; aber es wird eine Haftungsregelung gewählt, die in der Vergangenheit Anlass zu vielen Diskussionen über ihre Angemessenheit gegeben hat und die zur Vermeidung weiterer Streitigkeiten durch das „Haftungsabkommen Einsteller/Eisenbahn“ in ihrem Kern verändert worden ist. Angesichts der Reformbedürftigkeit der Regeln zur Privatwagenhaftung führt die Übernahme dieser Regeln nun auch für bahneigene Wagen zu einem umfassenden Reformbedarf bei der Haftung auf dem Güterwagensektor. Hierfür steht in wenigen Jahren mit den ER CUV ein anderes und einfacher strukturiertes Wagenrecht zur Verfügung.

2. Entwicklungen auf dem Privatwagensektor

Die Reformbedürftigkeit der Privatwagenhaftung ist zwar erkannt, es liegen aber noch keine konkreten Vorschläge für eine Änderung der Haftungsgrundsätze in den Merkblättern 433 und 992 vor. Gegenwärtig unternehmen UIC und UIP den Versuch, auf der Grundlage der bestehenden Haftungsregeln (=grundsätzlich Haftung des Einstellers, Haftungsabkommen zur Überleitung dieser Haftung auf die Eisenbahnseite, Schadensteilung zwischen benutzender und einstellender Bahn) die Schwächen der heutigen Haftungsverteilung auf dem Privatwagensektor zu mildern. Dies geschieht durch Poolbildung unter bestimmten Bahnen (oben III. 3 am Ende) und durch Entwicklung einer speziellen gemeinsamen Versicherungslösung neben den bestehenden Versicherungsprogrammen der einzelnen Bahnen.

Diese punktuellen Reformansätze beseitigen allerdings wesentliche Schwachstellen der heutigen

importantes de la réglementation actuelle : elles ne tiennent pas compte du futur droit des véhicules des RU CUV et nécessitent un système compliqué d'accords entre les parties et entraînent, le cas échéant, au niveau des chemins de fer, des couvertures d'assurances qui se recoupent. Sous ces aspects, il semble judicieux d'entreprendre, jusqu'à l'entrée en vigueur des RU CUV, une nouvelle tentative de réforme fondamentale de la responsabilité pour les dommages causés par des wagons de particuliers sur la base du nouveau droit des véhicules.

VI. Récapitulation et propositions

1. Le futur droit des véhicules des RU CUV part uniformément du principe, en ce qui concerne les wagons-réseaux et les wagons de particuliers, d'une responsabilité du chemin de fer utilisateur, qui est remplacée par une responsabilité contractuelle de celui qui a confié le véhicule, lorsqu'une faute est imputable à ce dernier et peut être prouvée (art. 7 CUV).
2. Ce principe de responsabilité tient compte du fait que selon le droit en matière de responsabilité des chemins de fer, le chemin de fer utilisateur (= chemin de fer exploitant) est de toute façon responsable et qu'il répond régulièrement des dommages causés à des tiers, même si aucune faute ne lui est imputable. La solution la plus économe du point de vue administratif et procédural consiste à laisser au chemin de fer utilisateur la liberté de faire valoir ses droits vis-à-vis de celui qui lui a confié le véhicule ou d'y renoncer en raison de chances de succès trop faibles et de répondre à son obligation légale de responsabilité.
3. Les programmes d'assurances habituellement conclus aujourd'hui par les chemins de fer offrent, tant pour les dommages causés à des tiers (assurance en responsabilité civile) que pour les propres dommages (assurance des biens) une limitation du risque et une protection des bilans suffisantes, les réglementations supplémentaires en matière de répartition des dommages parmi les chemins de fer n'étant plus nécessaires et, en raison du travail administratif supplémentaire, plus appropriées.
4. La réglementation actuelle compliquée en matière de responsabilité applicable au secteur des wagons de particuliers est marquée par l'idée d'un partage solidaire des dommages entre des chemins de fer étatiques qui coopèrent entre eux et qui ne s'assurent pas. Cette réglementation n'a

Regelung nicht: Sie berücksichtigen nicht das künftige Wagenrecht in den ER CUV, sie erfordern ein kompliziertes Vereinbarungsgeflecht zwischen den Beteiligten und sie führen unter Umständen zu einander überschneidenden Versicherungsdeckungen bei den Eisenbahnen. Unter diesen Umständen erscheint es geboten, bis zum Inkrafttreten der ER CUV einen weiteren Anlauf zu einer grundlegenden Reform der Haftung für Schäden durch Privatwagen auf der Basis des neuen Wagenrechts zu unternehmen.

VI. Zusammenfassung und Vorschläge

1. Das künftige Wagenrecht in den ER CUV geht für bahneigene und für Privatwagen einheitlich von der Haftung der benutzenden Bahn aus, die von einer vertraglichen Haftung des Wagenüberlassers abgelöst wird, wenn diesem ein Verschulden nachgewiesen wird (Art. 7 CUV).
2. Dieser Haftungsgrundsatz berücksichtigt, dass nach dem Haftpflichtrecht für Eisenbahnen die benutzende (= betriebsführende) Bahn für Schadensereignisse in ihrem Betriebsführungsbereich ohnehin primär haftpflichtig ist und Dritten regelmäßig ohne Verschulden haftet. Es stellt die mit dem geringsten administrativen und prozessualen Aufwand verbundene Lösung dar, wenn der benutzenden Bahn die Entscheidung überlassen bleibt, ob sie gegenüber dem Wagenüberlasser Rückgriff nehmen will oder mangels hinreichender Erfolgsaussichten davon absehen und es bei ihrer ohnehin bestehenden gesetzlichen Haftung belassen will.
3. Die heute üblichen Versicherungsprogramme der Eisenbahnen bieten sowohl für Drittschäden (Haftpflichtversicherung) wie für Eigenschäden (Sachversicherung) ausreichende Risikobegrenzung und Bilanzschutz, sodass zusätzliche solidarische Schadensverteilungsregelungen im Verbund der Eisenbahnen nicht mehr erforderlich und wegen ihres zusätzlichen Verwaltungsaufwands auch nicht mehr zweckmäßig sind.
4. Die heutige komplizierte Haftungsregelung auf dem Privatwagensektor ist geprägt von dem Gedanken solidarischer Schadensverteilung unter kooperierenden Staatsbahnen, die sich nicht versichern. Sie hat angesichts der Liberalisierung des Eisenbahnsektors, des zunehmenden

plus d'avenir, compte tenu de la libéralisation du domaine ferroviaire, de l'accroissement de la concurrence parmi de plus en plus d'entreprises ferroviaires à économie privée et des programmes d'assurances modernes des chemins de fer.

5. Il n'est, par conséquent, pas judicieux que le nouveau RIV s'aligne, pour les wagons-réseaux, sur les principes de responsabilité applicables aux wagons de particuliers.
6. Il est plutôt recommandé, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer utilisateur pour les dommages occasionnés par des véhicules qui lui ont été confiés pour utilisation, d'abandonner à la fois les dispositions correspondantes du RIV et les réglementations du secteur des wagons de particuliers au profit de la règle juridique de l'article 7 des RU CUV, applicable à l'avenir. Ceci est également la manière la plus simple de parvenir au traitement égal des wagons-réseaux et des wagons de particuliers dans le domaine de la responsabilité demandé par le droit de la concurrence.
7. En fixant par contrat la répartition des tâches et des obligations entre celui qui confie le véhicule pour utilisation et l'utilisateur du véhicule, les relations en matière de responsabilité entre les parties au contrat d'utilisation des véhicules peuvent, par ailleurs, être réglées de manière souple, sans qu'il soit nécessaire de modifier quoi que ce soit au principe de responsabilité dispositif de l'article 7 des RU CUV.
8. Un abandon du forfait de responsabilité du titulaire et de la responsabilité solidaire du chemin de fer immatriculateur vis-à-vis du chemin de fer utilisateur, ne devra pas ébranler les relations commerciales des parties agissant dans le domaine des wagons de particuliers, si ces modifications sont prises en compte dans l'élaboration des relations financières dans les contrats d'utilisation des véhicules qui, de toute façon, doivent être reformulés.
9. L'application de la loi (= art. 7 CUV), tout en renonçant à des conditions dérogatoires de la part des associations, débarrassera toutes les parties, en ce qui concerne les relations bilatérales, du problème de clarifier, dans un cercle toujours plus grand de détenteurs et d'utilisateurs de wagons/ véhicules, la question de savoir qui est membre de quelle association et qui est, par conséquent, soumis à quelle réglementation. La loi est applicable à tous ceux qui remplissent ses

Wettbewerbs unter immer mehr privatwirtschaftlich ausgerichteten Eisenbahnunternehmen und unter Berücksichtigung der modernen Versicherungsprogramme der Eisenbahnen keine Zukunft.

5. Es ist daher nicht sinnvoll, dass das neue RIV für bahneigene Wagen auf die Haftungsprinzipien des Privatwagensektors einschwenkt.
6. Stattdessen wird empfohlen, hinsichtlich der Haftung der benutzenden Bahn für Schäden durch die von ihr benutzten fremden Wagen sowohl die einschlägige RIV-Vorschrift als auch die Regelungen des Privatwagensektors zugunsten der künftig geltenden Rechtsvorschrift in Artikel 7 ER CUV aufzugeben. Dies ist auch der einfachste Weg, die wettbewerbsrechtlich geforderte Gleichbehandlung von Bahnwagen und Privatwagen auf dem Gebiet der Haftung zu erreichen.
7. Durch vertragliche Festlegung der Aufgaben- und Pflichtenverteilung zwischen Wagenüberlasser und Wagenverwender können die Haftungsbeziehungen zwischen den Parteien eines Wagenverwendungsvertrages im Übrigen durchaus flexibel gestaltet werden, ohne dass an dem dispositiven Haftungsgrundsatz in Artikel 7 ER CUV irgend etwas geändert werden müsste.
8. Ein Wegfall der Haftungspauschale des Einstellers und der solidarischen Mithaftung der einstellenden gegenüber der benutzenden Bahn braucht die wirtschaftlichen Beziehungen der Beteiligten auf dem Privatwagensektor nicht zu erschüttern, wenn diese Veränderungen bei der Ausgestaltung der finanziellen Beziehungen in den ohnehin neu zu fassenden Wagenverwendungsverträgen berücksichtigt werden.
9. Die Anwendung des Gesetzes (= Art. 7 CUV) unter Verzicht auf abweichende Bedingungen von Verbänden wird alle Beteiligten des Problems entheben, in einem ständig größer werdenden Kreis von Wagenhaltern und Wagenbenutzern für die bilateralen Beziehungen als erstes die Frage zu klären, wer Mitglied in welchem Verband ist und damit welchen Bedingungswerken unterliegt. Das Gesetz gilt für alle, die seine Merkmale erfüllen; auf Verbandszugehörigkeiten kommt es nicht an.

caractéristiques; la qualité de membre d'une association n'importe pas.

10. L'on se plaint toujours du fait que le trafic ferroviaire transfrontalier est compliqué et coûteux. Dans ce contexte, l'attention est attirée en particulier sur des entraves dans le domaine technique et de l'exploitation. Or, des contrats compliqués et incompatibles en ce qui concerne l'échange de services entre les parties impliquées dans le trafic ferroviaire ne peuvent, elles aussi, que compliquer le trafic international ferroviaire. Mais de tels contrats peuvent être modifiés plus rapidement et avec moins de moyens financiers que par exemple l'uniformisation des systèmes de signalisation ou d'alimentation électrique. Il est par conséquent avantageux de réexaminer constamment les contrats et les conditions des chemins de fer en ce qui concerne l'échange de services et de se débarrasser de réglementations superflues ou dépassées. La COTIF 1999, avec son nouveau droit des véhicules (RU CUV), présente une excellente opportunité pour agir ainsi.
10. Nach wie vor wird beklagt, wie kompliziert und aufwendig der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr durchzuführen ist. Dabei wird vor allem auf technische und betriebliche Hemmnisse hingewiesen. Aber komplizierte, inkompatible Vertragswerke über den Leistungsaustausch zwischen den am Bahnverkehr Beteiligten können den internationalen Eisenbahnverkehr ebenfalls erschweren. Doch zu ändern sind derartige Vertragswerke schneller und mit weniger finanziellem Aufwand, als es etwa die Vereinheitlichung von Signal- oder Stromsystemen erfordert. Es lohnt sich daher, die Vertrags- und Bedingungswerke der Eisenbahnen zum Leistungsaustausch immer wieder auf den Prüfstand zu bringen und Ballast in Gestalt überflüssiger oder überholter Regelungen abzuwerfen. Das COTIF 1999 mit seinem neuen Wagenrecht in den ER CUV gibt hierzu eine hervorragende Gelegenheit.

Jurisprudence

Oberlandesgericht Celle

Arrêt du 4 février 1999

Si la plate-forme mobile placée sous un conteneur se met à tourner alors qu'elle était fermement arrimée au wagon, l'on ne saurait admettre que se concrétise ainsi l'augmentation du risque typique inhérent au transport en wagon découvert.

Cf. § 83, 1^{er} alinéa, lettre a) du Règlement allemand relatif aux transports par chemins de fer (EVO)¹

La demanderesse fait valoir contre les défendeurs, codébiteurs solidaires, des prétentions en dommages et intérêts fondées sur le contrat et sur la commission d'un acte illicite.

La demanderesse devait transporter des briques Ytong d'Emsdetten à Bad Salzdetfurth. Cette marchandise devait être placée dans des conteneurs et transportée par route et par rail. Après avoir été remplis, les conteneurs devaient être transportés par la maison Br. Spedition S.à.r.l. à la gare d'Emsdetten pour y être chargés sur des wagons.

La demanderesse avait auparavant acheté des conteneurs mobiles à la maison R., Construction de citernes, une société appartenant au même groupe que le défendeur ad 1. Elle loua par la suite ces conteneurs à l'entreprise EF.

La demanderesse avait loué auprès du défendeur ad 1 vingt wagons Roland pour conteneurs, de type RSS3/15/5750. Ces wagons disposaient chacun d'un système de trois plates-formes mobiles dont chacune d'entre elles pouvait être chargée de trois conteneurs. Ces wagons ont été réceptionnés en juin 1992 par le prédécesseur en droit du défendeur ad 2. Les 9 juillet/4 août 1992, le prédécesseur en droit du défendeur ad 2 a conclu avec le défendeur ad 1 un contrat d'immatriculation des wagons auprès de la Deutsche Reichsbahn (Chemins de fer allemands de l'ancienne

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Celle

Urteil vom 4. Februar 1999

Dreht sich der unter einem Container befindliche, an dem Waggon fest angebrachte Drehrahmen, verwirklicht sich nicht die mit der Beförderung im offenen Wagen typischerweise verbundene Gefahrerhöhung.

Vgl. § 83 Abs. 1 Buchst. a) der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)¹

Die Klägerin macht gegen die Beklagten als Gesamtschuldner Schadenersatzansprüche aus Vertrag und unerlaubter Handlung geltend.

Die Klägerin hatte Ytong-Steine von Emsdetten nach Bad Salzdetfurth zu transportieren. Der Transport sollte mittels Container auf Straße und Schiene erfolgen. Die Container sollten nach Befüllung von der Br. Spedition GmbH zum Bahnhof Emsdetten verbracht und dort auf Bahnwagen aufgesetzt werden.

Zuvor hatte die Klägerin von der Firma R. Tankbau, einem Schwesterunternehmen der Beklagten zu 1, Abrollcontainer gekauft, die sie wiederum an die Firma EF vermietete.

Von der Beklagten zu 1 hatte die Klägerin 20 Stück Roland-Behälter-Tragwagen vom Typ RSS3/15/5750 mit je drei Drehrahmen zur Aufnahme von je drei Stück Containern gemietet. Diese Wagen waren im Juni 1992 von der Rechtsvorgängerin der Beklagten zu 2 abgenommen worden. Die Rechtsvorgängerin der Beklagten zu 2 schloss mit der Beklagten zu 1 einen Vertrag über die Einstellung der Wagen bei der Deutschen Reichsbahn am 9. Juli/4. August 1992. Bereits am 6. Mai 1992 hatte die Klägerin mit der Rechtsvorgängerin der Beklagten zu 2 eine

¹ L'article 36, § 3, lettre a) CIM constitue une disposition comparable au § 83, 1^{er} alinéa, lettre a) EVO (dans sa teneur en vigueur avant le 1.8.1998).

Eine mit § 83 Abs. 1 Buchst. a) EVO (in der vor dem 1.8.1998 geltenden Fassung) vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 36 § 3 Buchst. a) CIM

RDA). Le 6 mai 1992 déjà, la demanderesse avait conclu un contrat de transport avec le prédécesseur en droit du défendeur ad 2. A partir de la mi-octobre 1991, des wagons RSS de construction semblable circulaient déjà sur le réseau du défendeur ad 2 et n'avaient fait l'objet d'aucun accident. De brèves instructions sur l'exploitation des wagons RSS à système pivotant avaient été établies.

Le premier transport de conteneurs remplis de briques Ytong a eu lieu le 9 septembre 1992 sur le tronçon Emsdetten-Bad Salzdetfurth. Le 14 septembre 1992, la maison Br. chargea un deuxième train de neuf wagons pour conteneurs à la gare d'Emsdetten. Le 15 septembre 1992, le train quittait la gare de chargement. Entre les gares de Rheine et de Hörstel, le conteneur placé en tête d'un wagon RSS pivota vers la gauche sur sa plate-forme mobile, dans le profil de la contre-voie, et entra en collision avec la locomotive d'un train de marchandises qui arrivait en sens inverse. Le côté gauche de la locomotive a été endommagé par le choc. Le conteneur et la plate-forme mobile ont été précipités sur le côté de la voie, après avoir endommagé le wagon et les deux conteneurs arrières et renversé un poteau caténaire.

Selon entente entre les défendeurs, les wagons ont été retirés de la circulation après l'accident et le système de sécurité des plates-formes mobiles a été modifié.

La demanderesse a prétendu que le système de transport des wagons pour conteneurs que le défendeur ad 1 lui avait loués aurait été totalement défaillant. Elle fait valoir que le système aurait fait état de vices de construction. Lorsque le train a amorcé la courbe située peu avant le lieu de l'accident, des forces centrifuges auraient débloquent le système de déverrouillage de telle sorte que la plate-forme mobile et les conteneurs avaient alors pu pivoter sur le côté et provoquer ainsi l'accident. Ces vices de construction et du mécanisme du système de chargement du défendeur ad 1 auraient déjà pu être détectés par le service d'admission des chemins de fer fédéraux allemands (Bundesbahn-Zentralamt Minden), avant la réception par le Centre de contrôle technique (TÜV). Les collaborateurs de la maison Br. Speditionen S.à.r.l. auraient bien connu le système et auraient procédé au chargement conformément aux prescriptions. Ils auraient également actionné correctement le levier de sécurité. En revanche, les chefs de manutention et les visiteurs du défendeur ad 2 n'auraient pas été instruits sur le système de transport. Le défendeur ne saurait se prévaloir d'une limitation de sa responsabilité au sens du § 83, 1^{er} alinéa, lettres a) et c) EVO. En effet, la

Transportvereinbarung getroffen. Baugleiche RSS-Waggons waren bereits ab Mitte Oktober 1991 auf dem Streckennetz der Beklagten zu 2 eingesetzt worden, ohne dass es zu irgendwelchen Unfällen gekommen war. Es gab eine Kurzbetriebsanleitung für mechanisch schwenkbare RSS-Waggons.

Der erste Transport der mit Ytong-Steinen gefüllten Container fuhr am 9. September 1992 die Strecke Emsdetten-Bad Salzdetfurth. Ein zweiter Zug mit neun RSS-Containertragwagen wurde am 14. September 1992 auf dem Bahnhof Emsdetten von der Firma Br. beladen. Am 15. September 1992 verließ der Zug den Verladebahnhof. Zwischen den Bahnhöfen Rheine und Hörstel schwenkte der auf einem RSS-Wagen beförderte erste Container auf seinem Drehrahmen nach links in den Lichtraum des Gegengleises aus und stieß mit der Lokomotive des entgegenkommenden Güterzuges zusammen. Durch den Aufprall wurden die linke Seite der Lokomotive beschädigt sowie der Container und der Drehrahmen vom Wagen neben das Gleis gestoßen, wobei sie den Wagen und die zwei hinteren Container beschädigten und einen Fahrleitungsmast umrissen.

Nach dem Unfall wurden die Wagen gemäß Vereinbarung zwischen den Beklagten aus dem Verkehr gezogen und das Sicherheitssystem der Schwenkrahmen geändert.

Die Klägerin hat behauptet, dass das Transportsystem der von der Beklagten zu 1 vermieteten Behältertragwagen völlig versagt habe. Es seien konstruktionsbedingte Systemmängel vorhanden gewesen. Fliehkräfte bei der Kurvenfahrt kurz vor dem Unfallort hätten das Entriegelungssystem überwunden, so dass das Schwenksystem mit den Ladebehältern seitlich ausschwenken konnte, wodurch es zum Unfall gekommen sei. Diese System- und Konstruktionsmängel des Verladesystems der Beklagten zu 1 hätten bereits von der bundesbahneigenen Zulassungsstelle (Bundesbahn-Zentralamt Minden) vor Abnahme durch den Technischen Überwachungsverein (TÜV) entdeckt werden können. Die Mitarbeiter der Br. Speditionen GmbH seien in das System eingewiesen gewesen und hätten die Beladung ordnungsgemäß vorgenommen, insbesondere auch die Sicherungshebel entsprechend betätigt. Die Lade- und Wagenmeister der Beklagten zu 2 seien hingegen nicht in das Transportsystem eingewiesen gewesen. Eine Haftungsbeschränkung gemäß § 83 Abs. 1 Buchst. a) und c) EVO greife zu Gunsten der Beklagten nicht ein, weil die Materialien in einem geschlossenen Behältnis transportiert worden und die Verladung

marchandise a été transportée dans un conteneur fermé et le chargement avait été exécuté dans les règles. La demanderesse a fait valoir qu'elle aurait subi un dommage d'un montant de DM 379'939.78.

Le défendeur ad 1 a contesté que le système de sécurité du transport n'ait pas fonctionné correctement. Il ne saurait admettre que le système de verrouillage ait pu être affecté d'un vice. Au surplus, le défendeur ad 1 a contesté la créance en dommages et intérêts de la demanderesse, exception faite de deux points.

Le défendeur ad 2 a également allégué que le mécanisme du système de sécurité des conteneurs n'aurait pas été défaillant. En outre, les prétentions en réparation du dommage de la demanderesse n'entreraient pas en ligne de compte, ce conformément au § 83, 1^{er} alinéa, lettres a) et c) EVO. Le montant des prétentions en dommages et intérêts ne pourrait, en vertu des §§ 85 ss. EVO, que se calculer sur la base du contrat de transport. En première instance, le défendeur ad 2 avait formé contre la demanderesse une demande reconventionnelle pour un montant de DM 308'384.66.

Le Landgericht a rejeté la demande contre le défendeur ad 1, a condamné le défendeur ad 2 à payer des dommages et intérêts d'un montant de DM 35'307.40, plus les intérêts à 5 %, et rejeté la demande reconventionnelle. Le Landgericht a considéré qu'il n'existait aucune prétention contre le défendeur ad 1. On ne saurait en effet admettre que le système de sécurité de la plate-forme mobile était affecté d'un vice. En particulier, le fait que le crochet de verrouillage ne s'encliquette peut-être pas automatiquement lorsque l'on actionne la barre de sécurité ne constitue pas un vice. Une fonction automatique de ce type n'était en effet pas prévue. Le défendeur ad 2 ne répond du dommage qu'à concurrence d'un montant de DM 35'307.40, conformément aux §§ 82 et 85 EVO. Il n'existerait pas de cause d'exonération de la responsabilité au sens du § 82 EVO. Le défendeur ad 2 n'aurait pas apporté la preuve qui lui incombait que celui qui avait le pouvoir de disposer aurait commis une faute. Le témoin Br. avait exposé de manière crédible qu'il avait contrôlé par des moyens optiques le dispositif d'arrêt de la plate-forme, une fois le chargement effectué. Il n'y aurait pas non plus d'exonération de la responsabilité au sens du § 83 EVO. Le défendeur ad 2 répond selon le § 85, 2^{ème} alinéa EVO du paiement de la moins-value subie par la lésée.

La demanderesse interjette appel de ce jugement. Elle estime que le système de sécurité était affecté d'un vice de construction. Il y aurait en effet lieu de partir de l'idée que la maison Br. Spedition S.à.r.l. avait

ordnungsgemäß erfolgt sei. Die Klägerin hat behauptet, dass ihr ein Schaden in Höhe von DM 379'939.78 entstanden sei.

Die Beklagte zu 1 hat bestritten, dass das Transportsicherungssystem versagt habe. Ein Mangel des Verriegelungssystems habe nicht vorgelegen. Im Übrigen hat die Beklagte zu 1 die Schadenersatzforderung der Klägerin zur Höhe bis auf zwei Positionen bestritten.

Die Beklagte zu 2 hat ebenfalls behauptet, dass ein Systemmangel im Sicherungssystem der Container nicht vorgelegen habe. Ersatzansprüche der Klägerin würden außerdem nach § 83 Abs. 1 Buchst. a) und c) EVO ausscheiden. Die Höhe der Ersatzansprüche könnte wegen §§ 85 ff EVO nur aufgrund des Frachtvertrages berechnet werden. Erstinstanzlich hatte die Beklagte zu 2 gegen die Klägerin Widerklage in Höhe von DM 308'384.66 erhoben.

Das Landgericht hat die Klage gegen die Beklagte zu 1 abgewiesen, die Beklagte zu 2 zum Schadenersatz in Höhe von DM 35'307.40 nebst 5 % Zinsen verurteilt und die Widerklage abgewiesen. Das Landgericht hat die Ansicht vertreten, dass Ansprüche gegen die Beklagte zu 1 nicht bestehen. Ein Mangel der Sicherung des Schwenkrahmens habe nicht vorgelegen. Insbesondere sei es kein Mangel, dass der Verriegelungshaken beim Einklappen des Sicherungsbalkens möglicherweise nicht automatisch einklinkte. Eine derartige Automatik war nicht vorgesehen. Die Beklagte zu 2 hafte nur in Höhe von DM 35'307.40 gemäß § 82, § 85 EVO. Ein Haftungsbefreiungsgrund nach § 82 EVO liege nicht vor. Die Beklagte zu 2 habe den ihr obliegenden Beweis für ein etwaiges Verschulden des Verfügungsberechtigten nicht geführt. Der Zeuge Br. habe glaubhaft bekundet, dass er nach der durchgeführten Beladung die Arretierung der Drehgestelle optisch kontrolliert habe. Ein Haftungsausschluss nach § 83 EVO sei ebenfalls nicht gegeben. Die Beklagte zu 2 hafte nach § 85 Abs. 2 EVO auf Zahlung der Wertminderung der Geschädigten.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Klägerin. Sie ist der Ansicht, dass ein Konstruktionsmangel des Sicherungssystems vorgelegen habe. Zwar sei davon auszugehen, dass die Verladung durch die

effectué correctement le chargement. Elle conteste que des personnes non autorisées aient désassuré le levier de sécurité pendant la nuit. Le défendeur ad 1 aurait dû appliquer des autocollants sur les wagons pour expliquer le fonctionnement du système de sécurité. Enfin, la transformation du système de sécurité intervenue ultérieurement confirmerait que ce mécanisme était affecté d'un vice.

Le défendeur ad 1 fait valoir que le système de sécurité n'aurait pas été affecté d'un vice de construction. Cette assertion serait corroborée par l'expertise privée de V. Selon lui, le fait qu'aucune indication n'ait été fournie par des autocollants appliqués sur les wagons n'aurait aucune importance quant à la survenance du sinistre.

Le défendeur ad 2 est d'avis que, si l'on se fonde sur l'administration des preuves opérée par le Landgericht, on pouvait admettre que le chargement avait été effectué correctement. Une sécurité de la plate-forme s'exerçant mécaniquement serait amplement suffisante. La responsabilité à raison du risque inhérent au sens du § 82 EVO serait exclue conformément au § 83, lettre a) EVO du fait que le transport avait été effectué en wagon découvert.

En droit :

L'appel de la demanderesse est recevable. Il n'est admis que partiellement sur la question de l'octroi d'intérêts; l'appel joint du défendeur ad 2 est mal fondé. La demanderesse n'a pas de prétentions en dommages et intérêts contre le défendeur ad 1, qui seraient fondées sur les §§ 537, 538 et 823 ss. du Code civil allemand (BGB). Elle n'a pas non plus de prétentions au remboursement du loyer payé qui seraient fondées sur le § 812, 1^{er} alinéa BGB.

Les 10 juin/23 juillet 1992, la demanderesse et le défendeur ad 1 ont signé un contrat de location de vingt wagons pour conteneurs, les conditions générales applicables à la location de wagons de marchandises faisant partie intégrante du contrat. Le wagon qui a causé l'accident du 15 septembre 1992 faisait partie des wagons loués. Une prétention en dommages et intérêts découlant du contrat de location présupposerait l'existence d'un vice compromettant ou réduisant l'aptitude des wagons à remplir la fonction pour laquelle ils ont été loués. Le critère applicable pour apprécier si l'utilisation de la chose est conforme au contrat est l'état de celle-ci fixé par les parties lorsqu'elles ont déterminé leur prestation réciproque de telle sorte que tout écart négatif à cette prestation constitue une faute. Il est inopérant de savoir si l'aptitude a été causée par la chose louée elle-même ou si elle résulte de contextes juridiques, effectifs ou écono-

Br. Speditions GmbH ordnungsgemäß erfolgt sei. Es werde bestritten, dass Unbefugte über Nacht den Sicherungshebel entsichert hätten. Die Beklagte zu 1 habe Aufkleber anbringen müssen, aus denen sich die Funktion der Sicherung ergebe. Schließlich bestätige der später erfolgte Umbau des Sicherungssystems den vorhandenen Fehler.

Die Beklagte zu 1 ist der Ansicht, dass sich aus dem Privatgutachten V. ergebe, dass ein Konstruktionsmangel nicht vorliege. Sie ist der Ansicht, dass die Tatsache, dass keine Hinweise durch Aufkleber angebracht waren, ohne Bedeutung für den entstandenen Schaden sei.

Die Beklagte zu 2 ist der Ansicht, dass nach der vom Landgericht durchgeführten Beweisaufnahme davon ausgegangen werden könne, dass die Beladung ordnungsgemäß erfolgt sei. Eine mechanisch wirkende Sicherung des Drehgestells reiche völlig aus. Die Gefährdungshaftung nach § 82 EVO sei nach § 83 Buchst. a) EVO ausgeschlossen, weil die Beförderung im offenen Wagen erfolgt sei.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung der Klägerin hat nur im Hinblick auf den Zinsspruch teilweise Erfolg; die Anschlussberufung der Beklagten zu 2 ist unbegründet. Die Klägerin hat gegen die Beklagte zu 1 weder Schadensersatzansprüche gemäß § 537, § 538, § 823 ff Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) noch Ansprüche auf Rückzahlung der bezahlten Miete aus § 812 Abs. 1 BGB.

Mit Mietvertrag vom 10. Juni/23. Juli 1992 haben die Klägerin und die Beklagte zu 1 unter Einbeziehung der Allgemeinen Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Güterwagen ein Mietverhältnis über 20 Behälterwagen begründet. Zu diesen Wagen gehörte auch derjenige, der den Unfall am 15. September 1992 verursacht hatte. Ein mietvertraglicher Schadensersatzanspruch würde voraussetzen, dass ein die Tauglichkeit der Wagen zum vertragsgemäßen Gebrauch aufhebender oder mindernder Fehler vorgelegen hätte. Maßstab für den vertragsgemäßen Gebrauch ist der Zustand, den die Parteien mit der Festlegung der jeweils geschuldeten Leistung bestimmt haben, so dass jede negative Abweichung davon ein Fehler ist. Es ist unerheblich, ob die Untauglichkeit durch die gemietete Sache selbst begründet ist, oder sich aus ihren rechtlichen, tatsächlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen ergibt, die nach Art und Dauer der

miques dans lesquelles elle se trouve et qui, selon la conception ordinaire des affaires, ont une influence sur la possibilité de l'utiliser ou sur la valeur qu'on lui attribue. Dès lors, il y a également lieu d'admettre qu'il y a faute lorsque la chose ne peut être utilisée qu'avec la crainte de voir survenir un dommage auquel on peut s'attendre en raison de l'état de celle-ci. Un vice de construction d'une chose louée constitue une faute au sens du droit de bail (jurisprudence de la Cour fédérale de justice)². Un bailleur répond, même sans faute de sa part, d'un vice existant lors de la conclusion du contrat de location. Le caractère reconnaissable ou évitable du vice n'a aucune importance.

Si l'on se fonde sur l'administration des preuves menée par la chambre, on constate toutefois que les wagons loués n'étaient pas affectés d'un vice de construction. Dans son rapport écrit, auquel se rallie la chambre, l'expert P. relève qu'il est exclu que le levier de sécurité jaune puisse se débloquenter de lui-même s'il est en position correcte et que le système de verrouillage du levier est encliqueté. Selon l'expertise, le levier ne peut pas se débloquenter de lui-même en dépit des fortes mises à contribution du système lors des démarrages ou des freinages. Un déblocage et un désassurance non voulus du système ne peuvent être provoqués que par la pression de forces verticales qui peuvent se produire lorsque le train passe des aiguilles ou des courbes. Toutefois l'expert affirme, sur la base des calculs qu'il a effectués, que des forces verticales ne sont pas non plus à même de causer un déblocage si le chemin de fer est exploité normalement.

Dans la mesure où l'expert estime qu'il faut établir des valeurs pour déterminer avec exactitude une force horizontale, ces valeurs ne seraient nécessaires que pour le cas où le levier coudé n'était pas complètement abaissé de sorte que le levier de verrouillage ne pouvait pas s'encliqueter. La demanderesse a toutefois relevé elle-même qu'après le chargement tous les crochets de verrouillage étaient passés dans les anneaux et que les barres de sécurité étaient toutes en position horizontale. Ainsi, la demanderesse allègue, à l'instar du défendeur ad 2, que tous les leviers coudés étaient entièrement abaissés et que les verrouillages étaient encliquetés dès le moment où le chargement fut effectué. Dans de telles conditions, le cas envisagé par l'expert dans les pages 2 et 3 de son rapport est inopérant pour le prononcé du jugement de la présente espèce.

Verkehrsauffassung Einfluss auf die Brauchbarkeit und Wertschätzung haben. Daher ist ein Fehler auch dann anzunehmen, wenn die Sache nur mit der Befürchtung einer Gefahr genutzt werden kann, die infolge ihres Zustandes den Eintritt eines Schadens erwarten lässt. Ein Konstruktionsfehler einer gemieteten Sache stellt einen Fehler im Sinne des Mietrechts dar (Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes)². Für den bei Abschluss eines Mietvertrages vorhandenen Mangel haftet ein Vermieter ohne Verschulden. Auch auf die Erkennbarkeit oder Vermeidbarkeit des Fehlers kommt es nicht an.

Auf Grund der vor dem Senat durchgeführten Beweisaufnahme steht jedoch fest, dass die vermieteten Wagen keinen Konstruktionsmangel hatten. Der Sachverständige P. hat in seinem schriftlichen Gutachten, dem sich der Senat anschließt, ausgeführt, dass ausgeschlossen werden kann, dass bei ordnungsgemäßer Lage des gelben Sicherungshebels und eingerasteter Verriegelung der Sicherungshebel sich selbsttätig lösen kann. Nach dem Gutachten können für ein unbeabsichtigtes Entriegeln des Hebels Längsbeanspruchungen, die bei Anfahr- und Bremsvorgängen auftreten können, ausgeschlossen werden. Ein unbeabsichtigtes Entriegeln und Entsichern der Vorrichtung könnte nur auf Grund von vertikalen Kräften, die bei Weichen- und Kurvendurchfahrten auftreten können, erfolgen. Bei einem normalen Eisenbahnbetrieb ist auf Grund der von dem Sachverständigen durchgeführten Berechnungen ein selbständiges Entriegeln auch durch vertikale Kräfte ausgeschlossen.

Soweit der Sachverständige Werte für das genaue Bestimmen einer horizontalen Kraft für erforderlich hält, wären diese Werte nach dem Sachverständigengutachten nur erforderlich für den Fall, dass der Winkelhebel nicht komplett umgelegt war und damit der Verriegelungshebel nicht einrasten konnte. Die Klägerin hat jedoch selbst behauptet, dass nach Abschluss der Verladung alle Verriegelungshaken durch die Ösen geragt haben und die Sicherungsbalken sämtlichst sich in waagerechter Stellung befanden. Somit trägt die Klägerin ebenso wie die Beklagte zu 2 vor, dass jedenfalls vom Zeitpunkt der Beladung alle Winkelhebel komplett umgelegt waren und die Verriegelungen eingerastet waren. Damit kommt es auf die Fallgestaltung, die der Sachverständige auf Blatt 2 und 3 seines Gutachtens erläutert, für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits nicht an.

²

WM 1982, 1230, 1231

En conséquence, il est également inopérant de savoir si une indication à propos du système de sécurité aurait été nécessaire, indication qui rappellerait notamment la nécessité de procéder à un accrochage correct des crochets aux anneaux et qui pourrait par exemple se présenter sous la forme d'un autocollant apposé sur le wagon. Si l'on se fonde sur les allégués des parties, il y a lieu d'admettre que tous les verrouillages ont été encliquetés. En outre, le témoin Br. a déclaré lors de son audition en première instance qu'il savait ce qu'il y avait lieu de faire. Au surplus, la demanderesse a souligné elle-même que la maison Br. était au courant des travaux à effectuer dans ce contexte.

C'est à juste titre que le Landgericht a reconnu une responsabilité du défendeur ad 2 au sens du § 82, 1^{er} alinéa EVO. Selon le § 82, 1^{er} alinéa EVO³, le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, à moins que le dommage n'ait eu pour cause une faute de l'ayant droit, un vice propre de la marchandise ou une force majeure. En d'autres termes, cela signifie que le défendeur ad 2, sans tenir compte de sa propre faute, répond également des cas fortuits et qu'il ne peut se décharger de sa responsabilité que dans des limites étroites. Le défendeur ad 2 n'a en tout cas pas prouvé que le chargement des conteneurs n'aurait pas été effectué correctement. Au contraire, le défendeur ad 2 souligne lui-même que son collaborateur W. avait contrôlé toutes les sécurités de fermeture, la mise en place correcte des barres de sécurité ainsi que la sécurité de ces barres assurées par les crochets. En outre, le témoin Br., entendu en première instance, a relevé qu'il avait contrôlé le train en cause le 14 septembre 1992 sur les deux côtés. Si l'on se fonde sur les résultats de cette administration des preuves, force est d'admettre que le défendeur ad 2 n'a en tout cas pas prouvé que le chargement n'aurait pas été effectué correctement.

Le défendeur ad 2 ne peut pas se prévaloir avec succès des limitations de responsabilité prévues par le § 83, 1^{er} alinéa, lettre a) EVO. Certes s'agit-il en l'occurrence d'un transport effectué en wagon découvert. Selon le § 66, 2^{ème} alinéa EVO, les wagons découverts sont des wagons sans toit fixe. Les conteneurs, qu'il y a lieu de considérer comme étant la marchandise à transporter, étaient certes placés sur des wagons sans toit. Mais le §

Unerheblich ist demgemäß auch, ob ein Hinweis auf das Sicherungssystem - insbesondere auf das Erfordernis des ordnungsgemäßen Einhakens in die Öse - in Form eines Aufklebers am Wagen erforderlich ist. Auf Grund des Vortrags der Parteien ist davon auszugehen, dass sämtliche Verriegelungen eingerastet waren. Im Übrigen hat der Zeuge Br. in seiner erstinstanzlichen Vernehmung bekundet, dass ihm bekannt gewesen sei, worauf es angekommen sei. Im Übrigen hat die Klägerin selbst vorgetragen, dass die Firma Br. eingewiesen worden sei.

Zutreffend hat das Landgericht eine Haftung der Beklagten zu 2 nach § 82 Abs. 1 EVO bejaht. Nach § 82 Abs. 1 EVO³ haftet die Eisenbahn für den Schaden, der durch den gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch höhere Gewalt verursacht ist. Dies bedeutet, dass die Beklagte zu 2 ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden auch für Zufall haftet und sich nur in engen Grenzen entlasten kann. Die Beklagte zu 2 hat jedenfalls nicht bewiesen, dass die Verladung der Container nicht ordnungsgemäß erfolgt sei. Die Beklagte zu 2 trägt im Gegenteil selbst vor, dass ihr Mitarbeiter W. alle Ausdrehsicherungen überprüft habe und dabei deren ordnungsgemäßes Aufliegen der Sicherungsbalken sowie die Sicherung dieser Balken durch den Haken überprüft habe. Außerdem hat der erstinstanzlich vernommene Zeuge Br. bekundet, dass er den fraglichen Zug am 14. September 1992 auf beiden Seiten kontrolliert hat. Auf Grund des Ergebnisses dieser Beweisaufnahme hat die Beklagte zu 2 jedenfalls nicht bewiesen, dass die Verladung nicht ordnungsgemäß war.

Die Beklagte zu 2 kann sich mit Erfolg nicht auf die Haftungsbeschränkung des § 83 Abs. 1 Buchst. a) EVO berufen. Zwar handelt es sich bei der vorliegenden Beförderung um eine Beförderung mit offenen Wagen. Nach § 66 Abs. 2 EVO sind offene Wagen solche ohne festes Dach. Die Container, auf deren Betrachtung als zu beförderndes Gut abzustellen ist, befanden sich jedoch auf Waggons, die kein Dach

³ On trouve des dispositions similaires à l'article 36, §§ 1 et 2 CIM

Vergleichbare Bestimmungen finden sich in Artikel 36 §§ 1 und 2 CIM

83, 1^{er} alinéa, lettre a) EVO ne s'applique que lorsque le risque inhérent au transport par wagon découvert s'est concrétisé. Ces dangers découlent du fait que la marchandise transportée par wagon découvert est exposée à des influences extérieures telles que les intempéries, les contacts avec le caténaire ou les parois de tunnels, ainsi qu'à des actes malveillants, audacieux, imprudents ou fortuits commis par des personnes ne faisant pas partie du service d'exploitation ainsi qu'à la chute de parties du chargement passées par-dessus les parois du wagon (*Finger*, EVO, § 83, remarque 2 e). En revanche, les états de faits qui conduisent au même risque en cas de transport en wagon découvert ou fermé ne sont pas considérés (*Goltermann*, EVO, § 83, remarque 2 baa (1) (b); *Finger*, op. cit., § 83, remarque 2 g). En l'espèce, l'augmentation du risque inhérent au transport en wagon découvert ne s'est pas concrétisée puisque ce n'est pas le chargement en tant que tel qui est tombé ou qui a pivoté sur le wagon découvert. Au contraire, c'est la plate-forme mobile placée sous le conteneur et arrimée au wagon qui a pivoté. Dès lors, le chargement au sens étroit du terme n'a pas causé l'accident. Ce dernier a été provoqué par les parties intégrantes du wagon. Les leviers de sécurité et les crochets de verrouillage constituaient également des parties intégrantes du wagon puisqu'ils étaient fixés à celui-ci. Les systèmes de sécurité qui devaient empêcher la plate-forme de pivoter fortuitement constituaient exclusivement des parties intégrantes du wagon et non des parties intégrantes des conteneurs qui formaient quant à eux le chargement sur les wagons découverts.

Le défendeur ad 2 n'a plus invoqué devant l'instance d'appel l'exonération de la responsabilité prévue par le § 83, 1^{er} alinéa, lettre c) EVO. Il n'en demeure pas moins que la sécurité de la plate-forme mobile sur le wagon incombait au défendeur ad 2 même si l'on part du principe que le chargement des conteneurs incombait à la demanderesse. En tout état de cause, l'administration des preuves effectuée en première instance ne permet pas de constater que le chargement et la sécurité de ce dernier auraient été affectés d'un vice.

Selon le § 85, 1^{er} alinéa EVO, le défendeur ad 2 répond de la valeur usuelle mais jusqu'à concurrence de DM 100 par kilogramme manquant. Selon le § 85, 2^{ème} alinéa EVO, l'indemnité à payer en cas de dommage se calcule d'après le montant qu'il aurait fallu payer en cas de perte. Le Landgericht a calculé correctement le montant de la réparation.

Tout comme le Landgericht, la chambre est convaincue que l'on ne saurait reprocher une faute lourde au

hatten. Allerdings greift § 83 Abs. 1 Buchst. a) EVO nur dann, wenn sich die mit der Beförderung auf einem offenen Wagen verbundene Gefahr verwirklicht hat. Diese Gefahren bestehen darin, dass das Gut beim Transport mit offenen Wagen äußeren Einwirkungen ausgesetzt ist wie Witterungseinflüssen, Berührung der Fahrleitung oder von Tunnelwänden, böswilligen, mutwilligen, fahrlässigen oder zufälligen Handlungen Betriebsfremder oder das Herabfallen von Teilen der Ladung über die Seitenwände des Wagens (*Finger*, EVO, § 83 Anm. 2 e). Dagegen scheiden Tatbestände aus, die bei der Beförderung von offenen und gedeckten Wagen zu derselben Gefährdung führen (*Goltermann*, EVO, § 83 Anm. 2 baa (1) (b); *Finger*, a.a.O., § 83 Anm. 2g). Im vorliegenden Fall hat sich nicht die mit der Beförderung auf offenem Wagen typische Gefährdung verwirklicht, weil nicht die Ladung als solche herabgefallen oder sich auf dem offenen Wagen gedreht hat. Vielmehr hat sich der unter dem Container an dem Waggon fest angebrachte Drehrahmen gedreht. Nicht die Ladung im eigentlichen Sinne hat den Unfall verursacht, sondern Bestandteile des Waggons. Auch die Sicherungshebel und die Verriegelungshaken waren Bestandteile des Waggons und an diesem fest angebracht. Die Sicherungssysteme, die ein unbeabsichtigtes Drehen des Drehgestells verhindern sollten, waren ausschließlich Bestandteile des Waggons und nicht Bestandteile der Container, die die Ladung auf den offenen Wagen darstellten.

In der Berufungsinstanz hat sich die Beklagte zu 2 nicht mehr auf den Haftungsausschluss nach § 83 Abs. 1 Buchst. c) EVO berufen. Allerdings wäre die ordnungsgemäße Sicherung des Drehrahmens auf dem Waggon Verpflichtung der Beklagten zu 2, selbst wenn man davon ausgeht, dass das Verladen der Container Sache der Klägerin war. Jedenfalls steht auf Grund der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme nicht fest, dass die Verladung und Sicherung mangelhaft gewesen ist.

Die Höhe der Haftung der Beklagten zu 2 ist nach § 85 Abs. 1 EVO auf den gemeinen Wert beschränkt, jedoch auf höchstens DM 100 für jedes fehlende Kilogramm. Die im Falle der Beschädigung zu zahlende Vergütung bemisst sich gemäß § 85 Abs. 2 EVO nach dem im Falle des Verlustes zu zahlenden Satz. Die Höhe des Schadenersatzes ist vom Landgericht zutreffend berechnet worden.

Ebenso wie das Landgericht ist der Senat der Überzeugung, dass der Beklagten zu 2 der Vorwurf der

défendeur ad 2. Selon les résultats de l'administration des preuves effectuée en première instance, le témoin W. a constaté par des moyens optiques que le système de sécurité de la plate-forme avait été mis en place correctement. Le fait que le défendeur ad 2, après avoir procédé au contrôle du train avec son chargement le soir du 14 septembre 1992, n'ait pas une nouvelle fois contrôlé la présence des sécurités le matin du 15 septembre 1992, juste avant le départ du train, ne saurait constituer une faute lourde.

Il y avait dès lors lieu de rejeter l'appel joint du défendeur ad 2. La demanderesse n'a obtenu gain de cause dans son appel contre le défendeur ad 2 que parce qu'elle a prouvé, en produisant une attestation du 6 janvier 1997 de la Caisse d'épargne d'arrondissement de V., qu'elle avait eu besoin d'au moins DM 400'000 pour son financement depuis le 25 mai 1993 et que des intérêts de 7,45 % avaient été calculés sur cette somme. Il y avait dès lors lieu d'accorder à la demanderesse un montant à hauteur de ces intérêts.

Il importe encore de souligner à titre de complément que l'allégué de la demanderesse quant au montant du dommage n'est pas concluant. Bien que la chambre ait signalé à la demanderesse, par décision du 23 janvier 1997, que ses motifs n'étaient pas concluants, elle n'a pas apporté le moindre complément à ses allégués.

[Décisions accessoires]

(Extrait de : Transportrecht, Hambourg, n° 10/1999, p. 395-397)

groben Fahrlässigkeit nicht zu machen ist. Auf Grund der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme steht fest, dass der Zeuge W. die ordnungsgemäße Sicherung des Drehgestells optisch geprüft hat. Es stellt auch keine grobe Fahrlässigkeit dar, dass die Beklagte zu 2 nach dem Verladen und Überprüfen des Zuges am Abend des 14. September 1992 nicht noch einmal am Morgen des 15. September 1992 unmittelbar vor Abfahrt des Zuges das Vorhandensein der Sicherungen überprüft hat.

Somit war die Anschlussberufung der Beklagten zu 2 zurückzuweisen. Die Berufung der Klägerin hatte im Hinblick auf die Beklagte zu 2 nur insoweit Erfolg, als sie nunmehr durch Vorlage der Bescheinigung vom 6. Januar 1997 der Kreissparkasse V. nachgewiesen hat, dass sie Finanzierungsmittel von mindestens DM 400'000 seit dem 25. Mai 1993 beansprucht und hierfür Zinsen in Höhe von 7,45 % berechnet werden. Daher waren der Klägerin Zinsen in dieser Höhe zuzusprechen.

Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Vortrag der Klägerin zur Schadenshöhe nach wie vor unschlüssig ist. Obwohl der Senat mit Beschluss vom 23. Januar 1997 die Klägerin auf ihren unschlüssigen Vortrag hingewiesen hatte, hat die Klägerin ihren Vortrag insoweit in keiner Weise ergänzt.

[Nebenentscheidungen]

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/1999, S. 395-397)

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)

Dublin, 25/26 mai 2000

L'ILGGRI s'est réuni une nouvelle fois. Cette réunion, à laquelle l'OTIF était représentée par le Directeur général ad interim, s'est tenue à Dublin, les 25 et 26 mai 2000.

La réunion a débuté par un exposé sur les mesures de sécurité prises en Belgique lors de travaux sur les voies et des exposés sur des sujets présentant un intérêt particulier pour la sécurité du transport ferroviaire dans les Etats représentés dans l'ILGGRI, y compris des exposés sur des accidents ferroviaires graves dans ces Etats.

Le Directeur général chargé des questions de sécurité ferroviaire au Canada a ensuite décrit la situation et les mesures prises dans son pays. Les problèmes spécifiques des passages à niveau en Irlande ainsi que le problème de l'accès interdit de terrains appartenant aux chemins de fer et du vandalisme au Royaume-Uni ont également fait l'objet d'exposés.

Le Président du Comité administratif de l'OTIF, M. Isliker, a présenté la conception qu'il avait d'une future coopération entre l'ILGGRI et l'OTIF. Le Directeur général ad interim a saisi cette opportunité pour exposer le système des Appendices G et F, institués par la COTIF dans la teneur du Protocole 1999, et, en outre, pour attirer l'attention sur la possibilité qu'offre l'article 4 de la COTIF 1999 en ce qui concerne les activités du Secrétariat de l'OTIF. Le Groupe a cependant décidé de maintenir provisoirement son caractère non officiel, qui au stade actuel garantit la flexibilité nécessaire.

En ce qui concerne le futur programme de travail de l'ILGGRI, la possibilité a surtout été discutée d'instaurer des sous-groupes en vue de traiter des problèmes spécifiques de sécurité sur des sujets considérés importants comme l'uniformisation des rapports sur les accidents et les incidents graves ainsi que le problème de l'uniformisation des règlements d'exploitation au niveau européen.

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)

Dublin, 25./26. Mai 2000

Am 25./26. Mai 2000 fand in Dublin ein weiteres Treffen der ILGGRI statt, an dem die OTIF durch den Generaldirektor ad interim vertreten war.

Die Tagung begann mit einem Bericht über die Sicherheitsmaßnahmen bei Gleisarbeiten in Belgien und Berichten über Themen von besonderem Interesse für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in den Staaten, die in der ILGGRI vertreten sind, einschließlich Berichten über ernsthafte Eisenbahnunfälle in diesen Staaten.

Anschließend stellte der Generaldirektor für Eisenbahnsicherheitsfragen Kanadas die Situation und die in seinem Land getroffenen Maßnahmen dar. Spezifische Probleme niveaugleicher Eisenbahnübergänge in Irland und das Problem des unbefugten Betretens von Eisenbahngelände und der Vandalismus im Vereinigten Königreich bildeten Gegenstand weiterer Vorträge.

Der Vorsitzende des Verwaltungsausschusses der OTIF, Herr Isliker, präsentierte seine Vorstellungen über eine künftige Zusammenarbeit zwischen ILGGRI und OTIF. Dies bot dem Generaldirektor ad interim Gelegenheit, das System der durch das COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 geschaffenen Anhänge G und F darzustellen und darüber hinaus auf die Möglichkeiten hinzuweisen, die Artikel 4 des COTIF 1999 für Tätigkeiten des Sekretariats der OTIF bietet. Die Gruppe beschloss jedoch, vorläufig an ihrem inoffiziellen Charakter festzuhalten, der im derzeitigen Stadium die erforderliche Flexibilität gewährleistet.

Im Zusammenhang mit dem künftigen Arbeitsprogramm der ILGGRI wurde vor allem die Möglichkeit diskutiert, Untergruppen zur Behandlung spezifischer Sicherheitsprobleme einzurichten, wobei als wichtige Themen eine Vereinheitlichung der Berichte über Unfälle oder ernsthafte Zwischenfälle und das Problem der Vereinheitlichung der Betriebsvorschriften auf europäischer Ebene in Erwägung gezogen wurden.

Bibliographie

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinard Th., Demuth Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht* (Manuel pratique du droit de transport), 1ère livraison complémentaire, Etat : novembre 1999, Editions C.H. Beck, Munich, ISBN 3-406-43892-X, Ouvrage de base (classeur à feuillets mobiles en lin, 626 pages) auquel est intégrée la 1ère livraison complémentaire (66 pages) DM 168.-/ÖS 1.226.-/Fr. 149.-

Le manuel paru sous forme de feuillets mobiles au printemps 1999 (v. Bulletin 3/1999, p. 126) se fixe pour objectif de donner, de manière claire et ordonnée, des solutions justes, conformément au droit allemand de transport des marchandises, tel qu'il est issu de la réforme de 1998, aux principales situations qui peuvent se présenter dans les affaires courantes. Les réglementations applicables se trouvent essentiellement dans le nouveau code de commerce et dans la nouvelle loi sur les transports routiers de marchandises.

Cette première livraison complémentaire ajoute aux explications concernant le nouveau droit de transport des marchandises, le nouveau droit applicable aux contrats de déménagement, le transport multimodal et le nouveau droit relatif aux commissions de transport, des explications sur le nouveau droit d'entreposage. Les nouvelles réglementations, issues de la loi portant réforme du droit de transport, sont comparées aux réglementations jusque-là existantes et diverses dispositions du nouveau code de commerce concernant l'entreposage sont brièvement et pertinemment commentées.

Le manuel pratique du droit de transport ne comporte pas seulement des réglementations relevant du droit civil, mais aussi des réglementations relevant du droit administratif. La première livraison complémentaire contient des explications sur les décrets d'application relatifs à la loi sur les transports routiers de marchandises ainsi qu'au règlement administratif général relatif à la loi sur les transports routiers de marchandises.

Alors que l'ancien droit fixait de manière contraignante les relations contractuelles en matière de trafic routier à grande distance, le nouveau droit du transport renforce l'autonomie privée : il offre aux parties au contrat davantage de marge de manoeuvre quant à la structure du contrat, y compris partiellement en matière de responsabilité. Les grandes organisations professionnelles du transport routier ont fait usage de cette marge de manoeuvre et ont élaboré des conditions générales de vente. Un nouveau chapitre de la première livraison complémentaire est consacré à ces conditions générales. Ce chapitre brosse le tableau des difficultés que rencontrent les entreprises de transport routier et les entreprises de logistique du fait de l'insertion des conditions générales dans le contrat de transport.

Selon une information préalable des Editions, la

Bücherschau

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht*, 1. Ergänzungslieferung, Stand: November 1999, Verlag C.H. Beck, München, ISBN 3-406-43892-X, Grundwerk (Loseblatt-Ordner in Leinen, 626 Seiten) mit eingeordneter 1. Ergänzungslieferung (66 Seiten) DM 168.-/ÖS 1.226.-/sFr. 149.-

Das im Frühjahr 1999 erschienene Handbuch in Loseblatt-Form (s. Zeitschrift 3/1999, S. 126) setzt sich zum Ziel, für alle im Tagesgeschäft wichtige Sachverhalte richtige Lösungen gemäß dem deutschen Gütertransportrecht nach seiner Reform im Jahre 1998 klar und übersichtlich aufzuzeigen. Die maßgeblichen Vorschriften finden sich vor allem im neuen Handelsgesetzbuch und im neuen Güterkraftverkehrsgesetz.

Mit der ersten Ergänzungslieferung werden die Erläuterungen betreffend das neue Frachtrecht, das neue Recht des Umzugsvertrages, den multimodalen Transport und das neue Speditionsrecht durch die Erläuterungen zum neuen Lagerrecht ergänzt. Die Neuregelungen durch das Transportrechtsreformgesetz werden den bisherigen Regelungen gegenübergestellt und einzelne Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches über das Lagergeschäft werden kurz und treffend kommentiert.

Das Praxishandbuch Transportrecht umfasst Vorschriften nicht nur zivilrechtlicher, sondern auch verwaltungsrechtlicher Art. Die erste Ergänzungslieferung enthält Erläuterungen zu den Ausführungsverordnungen zum Güterkraftverkehrsgesetz und zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz.

Während das alte Recht die Vertragsbedingungen im Straßengüterfernverkehr zwingend festsetzte, stärkt das neue Transportrecht die Privatautonomie; es bietet den Vertragsparteien mehr Gestaltungsspielraum, zum Teil sogar im Bereich der Haftung. Die Spitzenverbände des Straßengüterverkehrs haben von diesem Spielraum Gebrauch gemacht, indem sie Allgemeine Geschäftsbedingungen entwickelt haben. Diesen Geschäftsbedingungen ist in der ersten Ergänzungslieferung ein neues Kapitel gewidmet. Es werden darin die Schwierigkeiten dargelegt, die mit der Einbeziehung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen/ der Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer in den Verkehrsvertrag verbunden sind.

Gemäß einer Vorankündigung des Verlags würden in

prochaine livraison complémentaire contiendra des explications sur les conditions générales des transitaires allemands.

Le manuel s'adresse à des avocats, des entreprises de transport, des assurances et à toutes les personnes qui traitent des questions relevant du droit du transport.

der nächsten Ergänzungslieferung Erläuterungen zu den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen folgen.

Das Handbuch wendet sich an Rechtsanwälte, Transportunternehmen, Versicherungen und alle mit dem Transportrecht befassten Personen.

Communication des éditions K.O. Storck

En avril 2000 est parue la 10^{ème} version remaniée du fascicule **Nettoyage des citernes en Europe** de la revue spécialisée "Gefährliche Ladung". Ce fascicule pratique contient une liste sous forme de tableau de 256 entreprises de nettoyage dans 19 pays européens, complétée par une partie dans laquelle sont recensées 25 installations de nettoyage de wagons-citernes. Des cartes géographiques contribuent à trouver rapidement l'installation la plus proche. Les installations de nettoyage sont présentées sous différentes couleurs, selon qu'il s'agit d'installations de nettoyage pour produits alimentaires ou pour produits chimiques.

Outre l'adresse, le numéro de téléphone et le nom de la personne à contacter, chaque inscription fournit des indications entre autres sur la capacité de l'installation, les heures d'ouverture, les délais d'attente, les produits non acceptés et les installations de service. Bien entendu, il est également indiqué si l'installation est certifiée selon la norme ISO 9002 et si le nettoyage et le prérinçage de GRV (grands récipients pour vrac) est possible.

Ce fascicule mérite sa place tant dans la cabine de chaque véhicule-citerne que sur le bureau du gérant.

Nettoyage de citernes en Europe 2000 peut être commandé au prix unitaire de DM 19.50/9.97 Euro, toutes taxes comprises, auquel s'ajoutent les frais de port (prix échelonnés intéressants) auprès de :

Storck Verlag
Vertrieb
Striepenweg 31
D-21147 Hamburg

Telephone: 040/797 13-160/1; Fax : 040/797 13-101
eMail : vertrieb@storck-verlag.de
Internet : www.storck-verlag.de

Mitteilung des K.O. Storck Verlages

Im April 2000 ist das praktische Service-Heft **Tankreinigung in Europa** des Fachmagazins „Gefährliche Ladung“ in 10. überarbeiteter Fassung erschienen. Darin sind 256 Reinigungsbetriebe in 19 europäischen Ländern aufgeführt, ergänzt durch einen weiteren Tabellenteil mit 25 Reinigungsanlagen für Bahnkesselwagen. Länderkarten helfen bei der schnellen Ermittlung der nächstgelegenen Anlage. Farbkennungen unterscheiden nach Reinigungsbetrieben für Lebensmittel und Chemie.

Neben der Adresse mit Telefonnummer und Ansprechpartner gibt jeder Eintrag Aufschluss u.a. über die Kapazität der Anlage, die Öffnungszeiten, Wartezeiten, nicht akzeptierte Produkte und Serviceeinrichtungen. Natürlich fehlt auch nicht der Hinweis, ob die Anlage nach ISO 9002 zertifiziert ist und ob die Reinigung und Vorspülung von IBC (Großpackmitteln) möglich ist.

Dieses Heft gehört ebenso ins Fahrerhaus jedes Tankwagens wie auf den Schreibtisch des Disponenten.

Tankreinigung in Europa 2000 kann zum Stückpreis von DM 19.50/9.97 Euro, inkl. MwSt. zuzüglich Versandkosten (interessante Staffelpreise auf Anfrage) bestellt werden bei:

Storck Verlag
Vertrieb
Striepenweg 31
D-21147 Hamburg

Telefon: 040/797 13-160/1; Fax: 040/797 13-101
eMail: vertrieb@storck-verlag.de
Internet: www.storck-verlag.de

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

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2845/2000, p. 315/316 - Citernes. Quelles responsabilités ?; Règles de Hambourg : pas de ratification, pas d'application

Idem, n° 2846/2000, p. 335 - Droit de vérification du destinataire. Quand, où, comment ? (M. Tilche); p. 336-338 - Manutention/acconage. Quelques problèmes récurrents (A. Chao)

Idem, n° 2847/2000, p. 362/363 - Connaissance FIATA. L'écheveau des responsabilités (M. Tilche); p. 368/369 - Manifestations, retard et avaries : responsabilité de la SNCF

Idem, n° 2848/2000, p. 383/384 - Limitations d'indemnités "perso". Quelle valeur ? (M. Tilche)

Idem, n° 2849/2000, p. 399/400 - Article 101 (du Code de commerce français). L'os à moelle (M. Tilche)

Idem, n° 2850/2000, p. 418-420 - Responsabilité du transporteur. Causes exonératoires dans les différents modes (M. Tilche)

Idem, n° 2851/2000, p. 433/434 - Prise en charge. Les pièges à éviter (M. Tilche); p. 438 - CMR ou Varsovie ?

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 59/2000, S. 6 - Unterschiedliche Haftung bei Lager- und Speditionstätigkeit beachten. Ohne Dokumentation drohen höhere Zahlungen

Idem, Nr. 70/2000, S. 13 - Vorsicht bei "aufgedrängten" Abtretungserklärungen. Regressansprüche könnten verloren gehen (T. Starosta)

European Railway Review, London, vol. 6, issue 1, p. 17-23 - Europe Needs a Railway Reform (B. Bylund)

Shipping & Transport Lawyer, London, N°1/2000, p. 12/13 - Forged Bills and Exclusion Clauses: Motis Exports (Y. Batz)

Transidit, publication de l'Institut du droit international des transport, Rouen, N° 25/2000, p. 1-6 - Transport routier - Paiement du prix du transport. L'action directe de l'article 101 du Code de commerce modifié (F. Letacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2000, S. 145-151 - Probleme des Einsatzes neuer Informationstechniken im Transportrecht (A. Möglich); S. 152-158 - Übernahmeort und Gerichtsstand bei der Einschaltung von Fixkostenspediteuren und Unterfrachtführern (I. Koller)

Idem, Nr. 5/2000, S. 189-196 - Die Probleme bei einer multimodalen Beförderung unter Einschluß einer Seestrecke - Sind Lösungen in Sicht? (D. Rabe)