



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
of International
Carriage
by Rail

2009

Sommaire – volume 117
Inhaltsverzeichnis – Band 117
Summary – volume 117

Imprimerie / Druckerei / Printing Jordi AG, Belp

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à la COTIF

Fédération de Russie, p. 33, 55

Monténégro, p. 55

Liste des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIV, p. 56

Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIM, p. 56

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 56

Travaux des organes généraux de l'OTIF

9^{ème} Assemblée générale

Berne, 9/10.9.2009, p. 33

Comité administratif

111^{ème} session – Berne, 13/14.5.2009 – p. 15

112^{ème} session – Berne, 25/26.11.2009 – p. 56

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

Commission de révision

24^{ème} session – Berne, 23-25.6.2009 – p. 16

Publications et liens intéressants, p. 1, 16, 37, 57

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 23-26.3.2009, p. 1

Berne, 8-11.9.2009, et Genève, 14-18.9.2009, p. 37

Commission d'experts du RID

47^{ème} session – Sofia, 16-20.11.2009 – p. 59

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

Bruxelles, 11/12.6.2009, p. 18

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

35^{ème} session – Genève, 22-26.6.2009 – p. 20

36^{ème} session – Genève, 30.11- 9.12.2009 – p. 60

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

86^{ème} session – Genève, 5-8.5.2009 – p. 17

87^{ème} session – Genève, 2-6.11.2009 – p. 57

Publications et liens intéressants, p. 5, 22

Thèmes du domaine technique/admission

Commission d'experts techniques

3^{ème} session – Berne, 11/12.2.2009 – p. 6

Consultation des Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE sur les projets de STI

Atelier de l'OTIF – Zagreb, 2-5.6.2009 – p. 23

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Commission préparatoire

3^{ème} session – Berne, 1^{er}/2.10.2009 – p. 63

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

63^{ème} session – Genève, 30.3-1.4.2009 – p. 23

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 24-26.2.2009 –
p. 7

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les
transports (WP.30) – Genève, 2-6.2.2009 – p. 8

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Genève, 18-20.11.2009 – p. 64

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Genève, 19/20.3.2009 – p. 8

Genève, 12/13.10.2009 – p. 65

Groupe multidisciplinaire d'experts sur la sûreté des transports
intérieurs – Genève, 15/16.1.2009 – p. 9

Forum international des transports 2009

Leipzig, 26.-29.5.2009 – p. 24

Organisation de coopération économique (ECO)

Comité de coordination du trafic de transit – 4^{ème} session –
Astana, 6.11.2009 – p. 65

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Atelier sur la sécurité de la chaîne logistique pour la région de la
Méditerranée : vers une approche intégrée – Malte, 16/17.12.2009
– p. 66

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Conférence des Ministres – XXXVII^{ème} session – Astana, 4/5.6.2009 – p. 25

Autres activités

JERID

Conférence internationale sur le fret ferroviaire eurasiatique – Prague, 4/5.3.2009 – p. 10

Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE/ONU), Forum international des transports, Banque mondiale

Séminaire sur les stratégies d'élimination des obstacles au franchissement des frontières – Paris, 5/6.3.2009 – p. 12

1^{er} Forum international des transporteurs du pourtour méditerranéen

Alep, 26-28.4.2009, p. 26

Visite du Secrétaire général en Jordanie

Amman, 29.4-1.5.2009, p. 26

Atelier de travail « Trafic ferroviaire eurasiatique »

Istanbul, 9/10.6.2009, p. 27

Etudes/Exposes/Discours

Prof. hon. Dr. Kurt Spera, Remarques concernant l'article 36 des RU CIM, p. 43

Jurisprudence

a) Classée d'après les articles de la COTIF et de ses Annexes, d'autres Conventions et du droit national

CMR

Article 1^{er}

La notion de contrat de transport dans le sens de l'article 1er CMR est autonome et se distingue des notions de droit national. L'expédition à prix fixe ressort de l'application de la CMR sans que la loi nationale ne soit tenue de la préciser, p. 13.

Droit national

Code civil français, Article 1384

1. Le contrat de transport du voyageur parvenu sain et sauf à destination et descendu du train étant expiré, la responsabilité du transporteur ne peut être recherchée sur le terrain de la responsabilité contractuelle si le voyageur, après être remonté dans le train pour y récupérer le bagage

qu'il y avait oublié, se blesse en redescendant du train (déjà en marche).

2. Sur le fondement délictuel (extracontractuel) de l'article 1384 du Code civil, une présomption de responsabilité pèse sur la SNCF du fait du train dont elle avait la garde et qui a été à l'origine directe de l'accident. Elle ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en rapportant la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ou d'un fait irrésistible et imprévisible. Comme le prouvent les panneaux et annonces de danger, un tel comportement n'est nullement imprévisible de la part d'un voyageur. Le Tribunal a évalué la part de responsabilité de la SNCF à 20 %, p. 27.

Code civil français, Article 1384, al. 1

Le comportement d'un voyageur qui a débouqué une porte de la voiture en brisant les plombs pour descendre dans une gare non desservie par le train qu'il a pris constitue une faute très grave qui a concouru à la réalisation du dommage. Cependant, ce comportement n'était pas pour le transporteur totalement imprévisible. Par conséquent, le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité qu'à hauteur de 75%, p. 67.

Loi autrichienne sur le transport ferroviaire (EBG), articles 94 et 102

1. L'omission manifeste de nettoyer et de contrôler systématiquement l'état de wagons avant leur mise à disposition par le transporteur à l'expéditeur pour des transports de marchandises sensibles telles que par exemple des denrées alimentaires est constitutive d'une faute lourde.
2. Une faute concomitante est imputée à l'expéditeur dont le commis a chargé des palettes de sucre dans un wagon visiblement pollué. La faute lourde du transporteur n'exclut pas d'emblée l'objection de la faute concomitante, p. 46.

b) Classée par notions clés

Application de la CMR (Conditions générales d'-)

La notion de contrat de transport dans le sens de l'article 1er CMR est autonome et se distingue des notions de droit national. L'expédition à prix fixe ressort de l'application de la CMR sans que la loi nationale ne soit tenue de la préciser, p. 13.

Avarie

1. L'omission manifeste de nettoyer et de contrôler systématiquement l'état de wagons avant leur mise à disposition par le transporteur à l'expéditeur pour des transports de marchandises sensibles telles que par exemple des denrées alimentaires est constitutive d'une faute lourde.
2. Une faute concomitante est imputée à l'expéditeur dont le commis a chargé des palettes de sucre dans un wagon visiblement pollué. La faute lourde du transporteur n'exclut pas d'emblée l'objection de la faute concomitante, p. 46.

III

Commissionnaire de transport

La notion de contrat de transport dans le sens de l'article 1er CMR est autonome et se distingue des notions de droit national. L'expédition à prix fixe ressort de l'application de la CMR sans que la loi nationale ne soit tenue de la préciser, p. 13.

Contrat de transport

La notion de contrat de transport dans le sens de l'article 1er CMR est autonome et se distingue des notions de droit national. L'expédition à prix fixe ressort de l'application de la CMR sans que la loi nationale ne soit tenue de la préciser, p. 13.

Exonération de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

– Comportement du voyageur, faute du voyageur

1. Le contrat de transport du voyageur parvenu sain et sauf à destination et descendu du train étant expiré, la responsabilité du transporteur ne peut être recherchée sur le terrain de la responsabilité contractuelle si le voyageur, après être remonté dans le train pour y récupérer le bagage qu'il y avait oublié, se blesse en redescendant du train (déjà en marche).
2. Sur le fondement délictuel (extracontractuel) de l'article 1384 du Code civil, une présomption de responsabilité pèse sur la SNCF du fait du train dont elle avait la garde et qui a été à l'origine directe de l'accident. Elle ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en rapportant la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ou d'un fait irrésistible et imprévisible. Comme le prouvent les panneaux et annonces de danger, un tel comportement n'est nullement imprévisible de la part d'un voyageur. Le Tribunal a évalué la part de responsabilité de la SNCF à 20 %, p. 27.

Exonération de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

– Faute du voyageur, comportement du voyageur

Le comportement d'un voyageur qui a débloqué une porte de la voiture en brisant les plombs pour descendre dans une gare non desservie par le train qu'il a pris constitue une faute très grave qui a concouru à la réalisation du dommage. Cependant, ce comportement n'était pas pour le transporteur totalement imprévisible. Par conséquent, le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité qu'à hauteur de 75%, p. 67.

Faute

– Faute concomitante

1. L'omission manifeste de nettoyer et de contrôler systématiquement l'état de wagons avant leur mise à disposition par le transporteur à l'expéditeur pour des transports de marchandises sensibles telles que par exemple des denrées alimentaires est constitutive d'une faute lourde.
2. Une faute concomitante est imputée à l'expéditeur dont le commis a chargé des palettes de sucre dans un wagon visiblement pollué. La faute lourde du transporteur n'exclut pas d'emblée l'objection de la faute concomitante, p. 46.

Indemnité

- *pour avarie*
 - o *en cas de faute qualifiée*

1. L'omission manifeste de nettoyer et de contrôler systématiquement l'état de wagons avant leur mise à disposition par le transporteur à l'expéditeur pour des transports de marchandises sensibles telles que par exemple des denrées alimentaires est constitutive d'une faute lourde.
2. Une faute concomitante est imputée à l'expéditeur dont le commis a chargé des palettes de sucre dans un wagon visiblement pollué. La faute lourde du transporteur n'exclut pas d'emblée l'objection de la faute concomitante, p. 46.

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Le comportement d'un voyageur qui a débloqué une porte de la voiture en brisant les plombs pour descendre dans une gare non desservie par le train qu'il a pris constitue une faute très grave qui a concouru à la réalisation du dommage. Cependant, ce comportement n'était pas pour le transporteur totalement imprévisible. Par conséquent, le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité qu'à hauteur de 75%, p. 67.

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

- *Fondement juridique (contractuel-extracontractuel)*

1. Le contrat de transport du voyageur parvenu sain et sauf à destination et descendu du train étant expiré, la responsabilité du transporteur ne peut être recherchée sur le terrain de la responsabilité contractuelle si le voyageur, après être remonté dans le train pour y récupérer le bagage qu'il y avait oublié, se blesse en redescendant du train (déjà en marche).
2. Sur le fondement délictuel (extracontractuel) de l'article 1384 du Code civil, une présomption de responsabilité pèse sur la SNCF du fait du train dont elle avait la garde et qui a été à l'origine directe de l'accident. Elle ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en rapportant la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ou d'un fait irrésistible et imprévisible. Comme le prouvent les panneaux et annonces de danger, un tel comportement n'est nullement imprévisible de la part d'un voyageur. Le Tribunal a évalué la part de responsabilité de la SNCF à 20 %, p. 27.

Responsabilité pour dommages de transport (Exonération de -)

- *Faute de l'ayant droit*

1. L'omission manifeste de nettoyer et de contrôler systématiquement l'état de wagons avant leur mise à disposition par le transporteur à l'expéditeur pour des transports de marchandises sensibles telles que par exemple des denrées alimentaires est constitutive d'une faute lourde.
2. Une faute concomitante est imputée à l'expéditeur dont le commis a chargé des palettes de sucre dans un wagon visiblement pollué. La faute lourde du transporteur n'exclut pas d'emblée l'objection de la faute concomitante, p. 46.

c) **Etat récapitulatif des arrêts et jugements classés par Etats et tribunaux**

	Date ou No.	Page
Allemagne		
Bundesgerichtshof	14.02.2008	13
Autriche		
Oberster Gerichtshof	20.06.2006	46
France		
Cour d'Appel de Rouen	15.11.2007	27
Cour d'Appel de Rouen	17.06.2008	67

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 635 (1,2009 – à jour au 1.11.2008), p. 51

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit de la commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, livraison complémentaire 1/09, date juillet 2009, p. 51

Kunz, Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : recueil systématique avec explications des prescriptions allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles, 24^{ème} livraison complémentaire (août 2009) et 25^{ème} livraison complémentaire (octobre 2009), p. 68

Last but not least

Echos de la Réunion commune RID/ADR/ADN, p. 13
 Au bon vieux temps, p. 31

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Russische Föderation, S. 33, 53

Montenegro, S. 53

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 54

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIM, S. 54

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 54

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

9. Generalversammlung

Bern, 9./10.9.2009, S. 33

Verwaltungsausschuss

111. Tagung – Bern, 13./14.5.2009 – S. 15

112. Tagung – Bern, 25./26.11.2009 – S. 55

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Revision des COTIF

Revisionsausschuss

24. Tagung – Bern, 23.-25.6.2009 – S. 16

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 1, 16,
37, 55

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 23.-26.3.2009, S. 2

Bern, 8.-11.9.2009, und Genf, 14.-18. 9.2009, S. 37

RID-Fachausschuss

47. Tagung – Sofia, 16.-20.11.2009 – S. 57

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Brüssel, 11./12.6.2009, S. 18

Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

35. Tagung – Genf, 22.-26.6.2009 – S. 20

36. Tagung – Genf, 30.11.- 9.12.2009 – S. 58

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

86. Tagung – Genf, 5.-8.5.2009 – S. 17

87. Tagung – Genf, 2.-6.11.2009 – S. 55

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 5, 22

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Fachausschuss für technische Fragen

3. Tagung – Bern, 11./12.2.2009 – S. 6

Konsultation der Nicht-EG-Mitgliedstaaten über die TSI-Entwürfe

Workshop der OTIF – Zagreb, 2.-5.6.2009 – S. 22

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

3. Tagung – Bern, 1./2.10.2009 – S. 61

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

63. Tagung – Genf, 30.3.-1.4.2009 – S. 23

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 24.-26.2.2009 – S. 7

Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) – Genf, 2.-6.2.2009 – S. 8

Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr – Genf, 18.-20.11.2009 – S. 62

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

Genf, 19./20.3.2009 – S. 8

Genf, 12./13.10.2009 – S. 63

Interdisziplinäre Expertengruppe über Sicherung im Binnenverkehr – Genf, 15./16.1.2009 – S. 9

Internationales Transportforum 2009

Leipzig, 26.-29.5.2009, S. 24

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)

Koordinationsrat des Transitverkehrs – 4. Tagung – Astana, 6.11.2009 – S. 64

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Workshop über einen integrierten Ansatz zur Sicherung der Lieferkette für die Mittelmeerregion – Malta, 16.-17.12.2009 – S. 64

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Ministerkonferenz – XXXVII. Tagung – Astana, 4./5.6.2009 – S. 25

Weitere Tätigkeiten

JERID

Internationale Konferenz über den Eisenbahngüterverkehr zwischen Asien und Europa – Prag, 4./5.3.2009 – S. 10

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), Internationales Verkehrsforum, Weltbank

Seminar über Strategien zur Überwindung von Hindernissen beim Grenzübergang – Paris, 5./6.3.2009 – S. 12

1. Internationales Forum der Transporteure des Mittelmeerraums

Aleppo, 26.-28.4.2009, S. 25

Besuch des Generalsekretärs in Jordanien

Amman, 29.4.-1.5.2009, S. 26

Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“

Istanbul, 9./10.6.2009 – S. 26

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Bemerkungen zu Artikel 36 CIM, S. 43

Rechtssprechung

a) **Nach Artikeln des COTIF und seiner Anhänge, anderer Übereinkommen und des Landesrechts geordnet**

CMR

Artikel 1

Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Artikel 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt dem Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist, S. 13.

Landesrecht

Französisches Zivilgesetzbuch, Artikel 1384

1. Da der Beförderungsvertrag des Reisenden, der am Bestimmungsort heil angekommen und aus dem Zug ausgestiegen ist, beendet ist, kann die Haftung des Beförderers auf vertraglicher Grundlage nicht geltend gemacht werden, wenn der Reisende, der danach den Zug wieder bestiegen hat, um sein vergessenes Gepäck zu holen, sich beim nochmaligen Aussteigen - aus dem bereits fahrenden Zug - verletzt hat.
2. Auf deliktischer (außervertraglicher) Grundlage trifft die SNCF gemäß Artikel 1384 des französischen Code civil die objektive Haftung für den Schaden durch den Zug, der unter ihrer Aufsicht stand und direkt den Unfall verursacht hat. Sie kann sich von dieser Haftung nur dann befreien, wenn sie beweist, dass das Verschulden des Opfers die ausschließliche Ursache des Unfalls war und die Merkmale der höheren Gewalt oder eines unabwendbaren und unvorhersehbares Umstandes aufweist. Wie es die Warn- tafeln und –ansagen beweisen, ist ein solches Verhalten eines Reisenden keinesfalls unvorhersehbar. Das Gericht bewertete den Anteil zu Lasten der SNCF mit 20%, S. 27.

Französisches Zivilgesetzbuch, Artikel 1384 Abs. 1

Das Verhalten eines Reisenden, der die Türblockierung gelöst hat, indem er die Plomben gebrochen hat, um in einem Bahnhof auszusteigen, der durch den Zug, den er genommen hat, nicht bedient war, stellt ein sehr schweres Verschulden dar, das zum Entstehen des Schadens beigetragen hat. Dieses Verhalten war jedoch für den Beförderer nicht ganz unvorhersehbar. Infolgedessen konnte sich der Beförderer von seiner Haftung nur bis zur Höhe von 75% befreien, S. 65.

Österreichisches Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), Artikel 94 und 102

1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.
2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus, S. 46.

b) **Nach Stichwörtern geordnet**

Anwendungsbedingungen der CMR, allgemeine

Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Artikel 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt dem Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist, S. 13.

Beförderungsvertrag

Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Artikel 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt

dem Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist, S. 13.

Beschädigung

1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.
2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus, S. 46.

Entschädigung

- *für Beschädigung*
 - o *bei qualifiziertem Verschulden*

1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.
2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus, S. 46.

Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Das Verhalten eines Reisenden, der die Türblockierung gelöst hat, indem er die Plomben gebrochen hat, um in einem Bahnhof auszusteigen, der durch den Zug, den er genommen hat, nicht bedient war, stellt ein sehr schweres Verschulden dar, das zum Entstehen des Schadens beigetragen hat. Dieses Verhalten war jedoch für den Beförderer nicht ganz unvorhersehbar. Infolgedessen konnte sich der Beförderer von seiner Haftung nur bis zur Höhe von 75% befreien, S. 65.

Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

- *Rechtsgrundlage (vertragliche-außervertragliche)*

1. Da der Beförderungsvertrag des Reisenden, der am Bestimmungsort heil angekommen und aus dem Zug ausgestiegen ist, beendet ist, kann die Haftung des Beförderers auf vertraglicher Grundlage nicht geltend gemacht werden, wenn der Reisende, der danach den Zug wieder bestiegen hat, um sein vergessenes Gepäck zu holen, sich beim nochmaligen Aussteigen - aus dem bereits fahrenden Zug - verletzt hat.
2. Auf deliktischer (außervertraglicher) Grundlage trifft die SNCF gemäß Artikel 1384 des französischen Code civil die objektive Haftung für den Schaden durch den Zug, der unter ihrer Aufsicht stand und direkt den Unfall verursacht hat. Sie kann sich von dieser Haftung nur dann befreien, wenn sie beweist, dass das Verschulden des Opfers die ausschließliche Ursache des Unfalls war und die Merkmale der höheren Gewalt oder eines unabwendbaren und unvorhersehbares Umstandes aufweist. Wie es die Warn- tafeln und -ansagen beweisen, ist ein solches Verhalten

eines Reisenden keinesfalls unvorhersehbar. Das Gericht bewertete den Anteil zu Lasten der SNCF mit 20%, S. 27.

Haftungsbefreiung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

- *Verhalten des Reisenden, Verschulden des Reisenden*

1. Da der Beförderungsvertrag des Reisenden, der am Bestimmungsort heil angekommen und aus dem Zug ausgestiegen ist, beendet ist, kann die Haftung des Beförderers auf vertraglicher Grundlage nicht geltend gemacht werden, wenn der Reisende, der danach den Zug wieder bestiegen hat, um sein vergessenes Gepäck zu holen, sich beim nochmaligen Aussteigen - aus dem bereits fahrenden Zug - verletzt hat.
2. Auf deliktischer (außervertraglicher) Grundlage trifft die SNCF gemäß Artikel 1384 des französischen Code civil die objektive Haftung für den Schaden durch den Zug, der unter ihrer Aufsicht stand und direkt den Unfall verursacht hat. Sie kann sich von dieser Haftung nur dann befreien, wenn sie beweist, dass das Verschulden des Opfers die ausschließliche Ursache des Unfalls war und die Merkmale der höheren Gewalt oder eines unabwendbaren und unvorhersehbares Umstandes aufweist. Wie es die Warn- tafeln und -ansagen beweisen, ist ein solches Verhalten eines Reisenden keinesfalls unvorhersehbar. Das Gericht bewertete den Anteil zu Lasten der SNCF mit 20%, S. 27.

Haftungsbefreiung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

- *Verschulden des Reisenden, Verhalten des Reisenden*

Das Verhalten eines Reisenden, der die Türblockierung gelöst hat, indem er die Plomben gebrochen hat, um in einem Bahnhof auszusteigen, der durch den Zug, den er genommen hat, nicht bedient war, stellt ein sehr schweres Verschulden dar, das zum Entstehen des Schadens beigetragen hat. Dieses Verhalten war jedoch für den Beförderer nicht ganz unvorhersehbar. Infolgedessen konnte sich der Beförderer von seiner Haftung nur bis zur Höhe von 75% befreien, S. 65.

Haftungsbefreiungsgründe bei Transportschäden

- *Verschulden des Berechtigten*

1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.
2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus, S. 46.

Spediteur

Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Artikel 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt dem Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist, S. 13.

Verschulden– *Mitverschulden*

1. Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.
2. Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus, S. 46.

c) **Übersicht der Urteile, nach Staaten und Gerichten geordnet**

	Datum und Nr.	Seite
Deutschland		
Bundesgerichtshof	14.02.2008	13
Frankreich		
Cour d'Appel de Rouen	15.11.2007	27
Cour d'Appel de Rouen	17.06.2008	65
Österreich		
Oberster Gerichtshof	20.06.2006	46

Bücherschau

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Verkehr, Heft 635 (1,2009 – Aktualisierungsstand 1.11.2008), S. 51

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, Ergänzungslieferung 1/09, Stand Juli 2009, S. 52

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 24. (August 2009) und 25. Ergänzungslieferung (Oktober 2009), S. 66

Last but not least

Echos aus der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, S. 13
In der guten alten Zeit, S. 31

Summary

Official Communications from the Secretariat of OTIF

Accession to COTIF

Russian Federation, p. 29, 49

Montenegro, p. 49

Lists of lines 1999

CIV list of maritime and inland waterway services,
p. 50

**CIM list of maritime and inland waterway
services,** p. 50

CIM list of railway lines, p. 50

Work of OTIF'S General Organs

9th General Assembly

Berne, 9/10.9.2009, p. 29

Administrative Committee

111th session – Berne, 13./14.5.2009 – p. 13

112th Session – Berne, 25/26.11.2009 – p. 50

Legal Matters concerning COTIF

Revision of COTIF

Revision Committee

24th Session – Berne, 23-25.6.2009 – p. 14

Publications and interesting links, p. 1, 14, 33, 51

Transport of Dangerous Goods

RID/ADR/ADN Joint Meeting

Geneva, 23-26.3.2009, p. 2

Berne, 8-11.9.2009, and Geneva, 14-18.9.2009, p. 33

RID Committee of Experts

47th Session – Sofia, 16-20.11.2009 – p. 53

RID Committee of Experts Working Group on Tank and Vehicle Technology

Brussels, 11/12.6.2009, p. 16

Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (UN/ECE)

35th Session – Geneva, 22-26.6.2009 – p. 18

36th Session – Geneva, 30.11.-9.12.2009 – p. 54

Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15, UN/ECE)

86th Session – Geneva, 5-8.5.2009 – p. 15

87th Session – Geneva, 2-6.11.2009 – p. 51

Publications and interesting links, p. 5, 20

Subjects in the Technical/Approval field

Committee of Technical Experts

3rd session – Berne, 11/12.2.2009 – p. 5

Consultation of the non-EC OTIF Member States concerning draft TSIs

OTIF workshop – Zagreb, 2-5.6.2009 – p. 20

Other legal Matters

Rail Protocol

Preparatory Commission

3rd Session – Berne, 1/2.10.2009 – p. 57

Co-operation with International Organizations and Associations

United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)

63rd Session – Geneva, 30.3-1.4.2009 – p. 21

Inland Transport Committee (ITC) – Geneva, 24-26.2.2009 – p. 7

Working Party on Customs Questions affecting Transport
(WP.30) – Geneva, 2-6.2.2009 – p. 7

Working Party on Rail Transport – Geneva, 18-20.11.2009 – p. 57

Working Party on Intermodal Transport and Logistics

Geneva, 19/20.3.2009 – p. 8

Geneva, 12/13.10.2009 – p. 58

Multidisciplinary Group of Experts on Inland Transport Security –
Geneva, 15/16.1.2009 – p. 8

International Transport Forum 2009

Leipzig, 26-29.5.2009 – p. 21

Economic Cooperation Organization (ECO)

Transit Transport Coordination Council – 4th Session – Astana,
6.11.2009 – p. 59

Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE)

Workshop on Integrated Approach to Supply Chain Security for
the Mediterranean Region – Malta, 16-17.12.2009 – p. 59

Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

Conference of Ministers – XXXVIIth Meeting – Astana, 4/5.6.2009
– p. 22

Other Activities

JERID

International Rail Freight Conference on Transport between Asia and Europe – Prague, 4/5.3.2009 – p. 9

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), International Transport Forum, World Bank

Seminar on Strategies for Overcoming Border Crossing Obstacles – Paris, 5/6.3.2009 – p. 11

1st International Forum of Mediterranean Carriers

Aleppo, 26-28.4.2009, p. 23

Secretary General's visit to Jordan

Amman, 29.4-1.5.2009, p. 23

Workshop on "Rail Transport between Europe and Asia"

Istanbul, 9/10.6.2009, p. 24

Studies/Essays/Speeches

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Comments on Article 36 of CIM, p. 38

Case Law

(a) Arranged according to the Articles of COTIF and its Appendices, other Conventions and national law

CMR

Article 1

The notion of contract of carriage in the sense of Article 1 CMR is autonomous and stands free of notions of national law. Forwarding against a fixed price falls under application of CMR without express provision by national law, p. 12.

National law

Austrian Rail Transport Act (EBG), Articles 94 and 102

1. Manifest failure to perform systematic cleaning and inspection of the state of wagons before the carrier makes them available to the consignor for the carriage of sensitive goods, e.g. foodstuffs, constitutes gross negligence.
2. Contributory negligence lies with the consignor, whose assistant loaded pallets of sugar into a noticeably contaminated wagon. Gross negligence on the part of the carrier does not automatically exclude the defence of contributory negligence, p. 41.

French Civil Code, Article 1384

1. As the contract of carriage of the passenger, who arrived safely at his destination and alighted from the train, came to an end, the carrier cannot be held liable under the contract for the passenger, who afterwards boarded the train again to fetch the luggage he had forgotten and who injured himself when alighting from the train again, which by then was moving.
2. On the tort (non-contractual) basis of Article 1384 of the French Civil Code, SNCF is subject to a presumption of liability for the train that is in its care and which is the direct cause of the accident. SNCF can only be relieved from liability if it can prove that the accident was caused exclusively by the victim or that the accident was due to *force majeure* or circumstances that were unavoidable and unforeseeable. As the warning signs and announcements prove, such actions on the part of a passenger are in no way unforeseeable. The court judged SNCF's share of liability to be 20%, p. 24.

French Civil Code, Article 1384, para. 1

The behaviour of a passenger who released the carriage door by breaking the seals to alight at a station where the train he had taken did not stop constitutes a very serious fault which contributed to the damage. However, this behaviour was not totally unforeseeable for the carrier. Consequently, the carrier was only able to be relieved of liability 75%, p. 60.

(b) Arranged according to subject

Conditions of application of CMR, general

The notion of contract of carriage in the sense of Article 1 CMR is autonomous and stands free of notions of national law. Forwarding against a fixed price falls under application of CMR without express provision by national law, p. 12.

Contract of carriage

The notion of contract of carriage in the sense of Article 1 CMR is autonomous and stands free of notions of national law. Forwarding against a fixed price falls under application of CMR without express provision by national law, p. 12.

Compensation

- *for damage*
 - o *owing to qualified fault*

1. Manifest failure to perform systematic cleaning and inspection of the state of wagons before the carrier makes them available to the consignor for the carriage of sensitive goods, e.g. foodstuffs, constitutes gross negligence.
2. Contributory negligence lies with the consignor, whose assistant loaded pallets of sugar into a noticeably contaminated wagon. Gross negligence on the part of the carrier does not automatically exclude the defence of contributory negligence, p. 41.

III

Damage

1. Manifest failure to perform systematic cleaning and inspection of the state of wagons before the carrier makes them available to the consignor for the carriage of sensitive goods, e.g. foodstuffs, constitutes gross negligence.
2. Contributory negligence lies with the consignor, whose assistant loaded pallets of sugar into a noticeably contaminated wagon. Gross negligence on the part of the carrier does not automatically exclude the defence of contributory negligence, p. 41.

Fault

– Contributory negligence

1. Manifest failure to perform systematic cleaning and inspection of the state of wagons before the carrier makes them available to the consignor for the carriage of sensitive goods, e.g. foodstuffs, constitutes gross negligence.
2. Contributory negligence lies with the consignor, whose assistant loaded pallets of sugar into a noticeably contaminated wagon. Gross negligence on the part of the carrier does not automatically exclude the defence of contributory negligence, p. 41.

Forwarder

The notion of contract of carriage in the sense of Article 1 CMR is autonomous and stands free of notions of national law. Forwarding against a fixed price falls under application of CMR without express provision by national law, p. 12.

Grounds for relief from liability for damage due to transport

– Fault on the part of the party entitled

1. Manifest failure to perform systematic cleaning and inspection of the state of wagons before the carrier makes them available to the consignor for the carriage of sensitive goods, e.g. foodstuffs, constitutes gross negligence.
2. Contributory negligence lies with the consignor, whose assistant loaded pallets of sugar into a noticeably contaminated wagon. Gross negligence on the part of the carrier does not automatically exclude the defence of contributory negligence, p. 41.

Liability for death of, or personal injury to, passengers

– Legal basis (contractual-non-contractual)

1. As the contract of carriage of the passenger, who arrived safely at his destination and alighted from the train, came to an end, the carrier cannot be held liable under the contract for the passenger, who afterwards boarded the train again to fetch the luggage he had forgotten and who injured himself when alighting from the train again, which by then was moving.
2. On the tort (non-contractual) basis of Article 1384 of the French Civil Code, SNCF is subject to a presumption of liability for the train that is in its care and which is the direct cause of the accident. SNCF can only be relieved from liability if it can prove that the accident was caused exclusively by the victim or that the accident was due to

force majeure or circumstances that were unavoidable and unforeseeable. As the warning signs and announcements prove, such actions on the part of a passenger are in no way unforeseeable. The court judged SNCF's share of liability to be 20%, p. 24.

Liability in case of death of, or personal injury to, passengers

The behaviour of a passenger who released the carriage door by breaking the seals to alight at a station where the train he had taken did not stop constitutes a very serious fault which contributed to the damage. However, this behaviour was not totally unforeseeable for the carrier. Consequently, the carrier was only able to be relieved of liability 75%, p. 60.

Relief from liability in case of death of, or personal injury to, passengers

– Behaviour of the passenger, fault of the passenger

1. As the contract of carriage of the passenger, who arrived safely at his destination and alighted from the train, came to an end, the carrier cannot be held liable under the contract for the passenger, who afterwards boarded the train again to fetch the luggage he had forgotten and who injured himself when alighting from the train again, which by then was moving.
2. On the tort (non-contractual) basis of Article 1384 of the French Civil Code, SNCF is subject to a presumption of liability for the train that is in its care and which is the direct cause of the accident. SNCF can only be relieved from liability if it can prove that the accident was caused exclusively by the victim or that the accident was due to *force majeure* or circumstances that were unavoidable and unforeseeable. As the warning signs and announcements prove, such actions on the part of a passenger are in no way unforeseeable. The court judged SNCF's share of liability to be 20%, p. 24.

Relief from liability in case of death of, or personal injury to, passengers

– Fault of the passenger, behaviour of the passenger

The behaviour of a passenger who released the carriage door by breaking the seals to alight at a station where the train he had taken did not stop constitutes a very serious fault which contributed to the damage. However, this behaviour was not totally unforeseeable for the carrier. Consequently, the carrier was only able to be relieved of liability 75%, p. 60.

(c) Table of sentences, arranged by States and Courts

	Date ou No.	Page
Austria		
Oberster Gerichtshof	20.06.2006	41
France		
Cour d'Appel de Rouen	15.11.2007	24
Cour d'Appel de Rouen	17.06.2008	60
Germany		
Bundesgerichtshof	14.02.2008	12

Book Reviews

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne (Inland Rail Transport), LexisNexis JurisClasseur Transport, volume 635 (1,2009 – up to 1.11.2008), p. 46

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (The Law on Forwarding, Freight and Storage), transport law handbook with commentaries, supplement 1/09, as at July 2009, p. 46

Kunz, Wolfgang (editor), Eisenbahnrecht (Railway Law): Systematic collection with explanations of the German, European and international requirements, loose-leaf work with supplements, 24th supplement (August 2009) and 25th supplement (October 2009), p. 61

Last but not least

Echoes of the RID/ADR/ADN Joint Meeting, p. 12

In the good old days, p. 28