



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

2010

Sommaire – volume 118
Inhaltsverzeichnis – Band 118
Summary – volume 118

Imprimerie / Druckerei / Printing Jordi AG, Belp

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à la COTIF

Monténégro, p. 25

Arménie, p. 97

Adhésion à l'OTIF

Jordanie, p. 1, 25

Listes des lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIM

Ukraine, p. 97

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

Fédération de Russie, Allemagne, p. 97

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

113^{ème} session, Berne, 2/3.6.2010, p. 26

114^{ème} session – Berne, 24/25.11.2010 – p. 98

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

COTIF (Convention de base)

Modifications du texte, p. 2

Rapport explicatif, p. 2

RU CIM

Adaptation rédactionnelle du texte anglais, p. 4

RU CUI

Modifications du texte, p. 4

Rapport explicatif, p. 5

RU APTU

Modifications du texte, p. 27

Rapport explicatif, p. 33

RU ATMF

Modifications du texte, p. 57

Rapport explicatif, p. 72

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », p. 26, 98

Publications et liens intéressants, p. 10, 41, 81, 99

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 22-26.3.2010, p. 11

Genève, 13-17.9.2010, p. 85

Commission d'experts du RID

48^{ème} session - Berne, 19-20.5.2010, p. 46

49^{ème} session – Luxembourg, 2- 4.11. 2010 – p. 101

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

Berne, 18/19.5.2010, p. 44

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

37^{ème} session – Genève, 21-30.6.2010 – p. 82

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

88^{ème} session - Genève, 3-7.5.2010 - p. 42

89^{ème} session – Genève, 26-28.10.2010 – p. 99

Thèmes du domaine technique/admission

Atelier de l'OTIF

PTU Matériel roulant – Wagons de marchandises, PTU Matériel roulant – Bruit - Skopje, 26/27.5.2010, p. 48

« Travailler ensemble » à la promotion du chemin de fer ?

Expérience de la coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, p. 89

Facilitation ferroviaire

Réunion constitutive de la Commission de la facilitation ferroviaire

1^{ère} réunion – Berne, 16.11.2010 – p. 104

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs – Genève, 28/29.1.2010 – p. 15

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 23-25.2.2010 – p. 16

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports - Genève, 2-5.2.2010 et 25-28.5.2010, p. 48

Comité de gestion pour la « Convention sur l'harmonisation » de 1982 - Genève, 27.5.2010, p. 49

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique 53^{ème} session – Genève, 4/510.2010 – p. 104

Groupe de travail des transports par chemin de fer 64^{ème} session – Vienne, 18/19.11.2010 – p. 105

Forum international des transports 2010

Leipzig, 26-28.5.2010, p. 50

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

Deuxième Conférence préparatoire au 18^{ème} Forum économique et environnemental de l'OSCE – Minsk, 15/16.3.2010 – p. 17

18^{ème} forum économique et environnemental de l'OSCE Prague, 24-26.5.2010, p. 50

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Conférence des Ministres - XXXVIII^{ème} session - Prague, 15-18.6.2010, p. 51

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Conférence mondiale sur le fret ferroviaire – Saint-Petersbourg, 6/7.7.2010 – p. 90

Autres activités

Conférence « EurasiaRail 2010 »

Istanbul, 9-11.2.2010, p. 17

Middle East Rail 2010

Dubai, 11/12.5.2010, p. 52

Etudes/Exposés/Discours

« Légitimation active » du destinataire

Remarques sur l'interprétation des articles 43, § 4 et 44, § 6 CIM – Dr. Eva Hammerschmiedová – p. 91

Jurisprudence

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

CMR

Article 17, al. 2

Le transporteur qui invoque son exonération de responsabilité à la suite d'une perte (vol) ne peut se prévaloir du fait que la nature précise des marchandises chargées dans un conteneur scellé ne lui a pas été communiquée, p. 106.

Article 41, al. 1

Une clause des Conditions de transport régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est pas nulle pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR, p. 53.

Droit national

Code civil allemand, § 631, al. 2 et Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Ordonnance sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire), § 3, al. 1, 2e phrase (Allemagne)

1. Le contrat conclu entre une entreprise d'infrastructure ferroviaire (entreprise d'infrastructure) et une entreprise de transport ferroviaire privée ne doit pas être qualifié de contrat d'ouvrage, mais de contrat de bail.
2. Le contrat d'infrastructure se caractérise par la concession du droit d'utilisation de l'espace occupé par la voie ferrée. Les prestations complémentaires de planification et de coordination dues par l'entreprise d'infrastructure (manœuvre des aiguillages, signalisation, etc.) n'en sont que le corollaire.
3. L'obligation de prestation de l'entreprise d'infrastructure découlant du contrat d'infrastructure n'est pas liée à une obligation de résultat au sens d'une « garantie de ponctualité ». L'entreprise d'infrastructure est uniquement tenue de fournir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire dont elle dispose. Il n'y a violation de l'interdiction de discrimination que si l'entreprise de transport ferroviaire est lésée, notamment lors du traitement de perturbations dans l'exploitation. Aucun fait réel n'a cependant permis d'établir l'existence d'une discrimination de cette nature, p. 93.

Code de commerce français, article L 133-1

Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure dans un cas où l'évènement – dommage aux véhicules placés sur les wagons porte-voiture durant un orage de grêle – n'était pas ni imprévisible (le risque d'orage étant annoncé par la météo) ni irrésistible. Le dommage ne serait pas arrivé si le transporteur avait rempli ses obligations.

Le transporteur ne peut pas non plus se prévaloir de la limitation de garantie prévue, en raison de sa faute lourde dénotant son inaptitude à accomplir la mission telle qu'il l'avait acceptée, à savoir le respect du délai garanti. Un retard était générateur de l'avarie, p. 18.

III

Responsable des dommages subis par les voitures chargées sur des wagons en stationnement depuis plusieurs jours, le transporteur ne peut invoquer l'accord limitant à 50% l'indemnisation des avaries extérieures.

En effet, en maintenant les véhicules sans protection durant plusieurs jours alors que les bulletins météo laissaient augurer de violents orages, le transporteur ferroviaire a commis une faute lourde, p. 106.

b) Classée par notions clés

Application de la CMR (Conditions générales d'-)

Une clause des Conditions de transport régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est pas nulle pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR, p. 53

Droit contraignant

Une clause des Conditions de transport régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est pas nulle pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR, p. 53

Conteneur

Le transporteur qui invoque son exonération de responsabilité à la suite d'une perte (vol) ne peut se prévaloir du fait que la nature précise des marchandises chargées dans un conteneur scellé ne lui a pas été communiquée, p. 106.

Indemnité

- pour avarie
 - o en cas de faute qualifiée

Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure dans un cas où l'évènement – dommage aux véhicules placés sur les wagons porte-voiture durant un orage de grêle – n'était pas ni imprévisible (le risque d'orage étant annoncé par la météo) ni irrésistible. Le dommage ne serait pas arrivé si le transporteur avait rempli ses obligations.

Le transporteur ne peut pas non plus se prévaloir de la limitation de garantie prévue, en raison de sa faute lourde dénotant son inaptitude à accomplir la mission telle qu'il l'avait acceptée, à savoir le respect du délai garanti. Un retard était générateur de l'avarie, p. 18.

Responsable des dommages subis par les voitures chargées sur des wagons en stationnement depuis plusieurs jours, le transporteur ne peut invoquer l'accord limitant à 50% l'indemnisation des avaries extérieures.

En effet, en maintenant les véhicules sans protection durant plusieurs jours alors que les bulletins météo laissaient augurer de violents orages, le transporteur ferroviaire a commis une faute lourde, p. 106.

Perte

Le transporteur qui invoque son exonération de responsabilité à la suite d'une perte (vol) ne peut se prévaloir du fait que la nature précise des marchandises chargées dans un conteneur scellé ne lui a pas été communiquée, p. 106.

Perte

- totale

Une clause des Conditions de transport régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est pas nulle pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR, p. 53.

Responsabilité pour dommages de transport (Exonération de -)

Le transporteur qui invoque son exonération de responsabilité à la suite d'une perte (vol) ne peut se prévaloir du fait que la nature précise des marchandises chargées dans un conteneur scellé ne lui a pas été communiquée, p. 106.

Responsabilité pour dommages de transport (Exonération de -)

- Circonstances inévitables

Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure dans un cas où l'évènement – dommage aux véhicules placés sur les wagons porte-voiture durant un orage de grêle – n'était pas ni imprévisible (le risque d'orage étant annoncé par la météo) ni irrésistible. Le dommage ne serait pas arrivé si le transporteur avait rempli ses obligations.

Le transporteur ne peut pas non plus se prévaloir de la limitation de garantie prévue, en raison de sa faute lourde dénotant son inaptitude à accomplir la mission telle qu'il l'avait acceptée, à savoir le respect du délai garanti. Un retard était générateur de l'avarie, p. 18.

Responsable des dommages subis par les voitures chargées sur des wagons en stationnement depuis plusieurs jours, le transporteur ne peut invoquer l'accord limitant à 50% l'indemnisation des avaries extérieures.

En effet, en maintenant les véhicules sans protection durant plusieurs jours alors que les bulletins météo laissaient augurer de violents orages, le transporteur ferroviaire a commis une faute lourde, p. 106.

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

- Contrat d'utilisation d'infrastructure

1. Le contrat conclu entre une entreprise d'infrastructure ferroviaire (entreprise d'infrastructure) et une entreprise de transport ferroviaire privée ne doit pas être qualifié de contrat d'ouvrage, mais de contrat de bail.
2. Le contrat d'infrastructure se caractérise par la concession du droit d'utilisation de l'espace occupé par la voie ferrée. Les prestations complémentaires de planification et de coordination dues par l'entreprise d'infrastructure (manœuvre des aiguillages, signalisation, etc.) n'en sont que le corollaire.
3. L'obligation de prestation de l'entreprise d'infrastructure découlant du contrat d'infrastructure n'est pas liée à une obligation de résultat au sens d'une « garantie de ponctualité ». L'entreprise d'infrastructure est uniquement tenue de fournir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire dont elle dispose. Il n'y a violation de l'interdiction de discrimination que si l'entreprise de transport ferroviaire est lésée, notamment lors du traitement de perturbations dans l'exploitation. Aucun fait réel n'a cependant permis d'établir l'existence d'une discrimination de cette nature, p. 93.

IV

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

– Droit du transporteur (entreprise de transport ferroviaire) à voir réduire la redevance

1. Le contrat conclu entre une entreprise d'infrastructure ferroviaire (entreprise d'infrastructure) et une entreprise de transport ferroviaire privée ne doit pas être qualifié de contrat d'ouvrage, mais de contrat de bail.
2. Le contrat d'infrastructure se caractérise par la concession du droit d'utilisation de l'espace occupé par la voie ferrée. Les prestations complémentaires de planification et de coordination dues par l'entreprise d'infrastructure (manœuvre des aiguillages, signalisation, etc.) n'en sont que le corollaire.
3. L'obligation de prestation de l'entreprise d'infrastructure découlant du contrat d'infrastructure n'est pas liée à une obligation de résultat au sens d'une « garantie de ponctualité ». L'entreprise d'infrastructure est uniquement tenue de fournir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire dont elle dispose. Il n'y a violation de l'interdiction de discrimination que si l'entreprise de transport ferroviaire est lésée, notamment lors du traitement de perturbations dans l'exploitation. Aucun fait réel n'a cependant permis d'établir l'existence d'une discrimination de cette nature, p. 93.

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

– Interdiction de discrimination

1. Le contrat conclu entre une entreprise d'infrastructure ferroviaire (entreprise d'infrastructure) et une entreprise de transport ferroviaire privée ne doit pas être qualifié de contrat d'ouvrage, mais de contrat de bail.
2. Le contrat d'infrastructure se caractérise par la concession du droit d'utilisation de l'espace occupé par la voie ferrée. Les prestations complémentaires de planification et de coordination dues par l'entreprise d'infrastructure (manœuvre des aiguillages, signalisation, etc.) n'en sont que le corollaire.
3. L'obligation de prestation de l'entreprise d'infrastructure découlant du contrat d'infrastructure n'est pas liée à une obligation de résultat au sens d'une « garantie de ponctualité ». L'entreprise d'infrastructure est uniquement tenue de fournir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire dont elle dispose. Il n'y a violation de l'interdiction de discrimination que si l'entreprise de transport ferroviaire est lésée, notamment lors du traitement de perturbations dans l'exploitation. Aucun fait réel n'a cependant permis d'établir l'existence d'une discrimination de cette nature, p. 93.

c) **État récapitulatif des arrêts et jugements classés par États et tribunaux**

	Date ou No.	Page
France		
Cour d'appel de Versailles	02.07.2009	18
Cour de Cassation	16.11.2010	106
Allemagne		
Bundesgerichtshof	26.03.2009	53
Kammergericht de Berlin	09.04.2009	93
Belgique		
Hof van Beroep te Antwerpen	15.06.2009	106

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 636 (5, 2009 – à jour au 1.9.2009), p. 21
fascicule 637 (5, 2009 – à jour au 15.10.2009), p. 94

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit relatif au « Spediteur » allemand, au transport des marchandises et à l'entrepôtage), manuel du droit de transport avec commentaires, livraison 1/10, état juin 2010, p. 94

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz (loi relative à la responsabilité civile), Commentaires succincts, 8^{ième} édition revue, éditions C. H. Beck, Munich 2010, 645 pages, p. 22

Kunz, Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : recueil systématique avec explications des dispositions allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles, 26^{ème} livraison complémentaire (avril 2010), p. 54
27^{ème} livraison complémentaire (août 2010) et 28^{ème} livraison complémentaire (novembre 2010), p. 106

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Montenegro, S. 25

Armenien, S. 95

Beitritt zur OTIF

Jordanien, S. 1, 25

Listen der Linien 1999

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

Ukraine, S. 95

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

Russische Föderation, Deutschland, S. 95

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

113. Tagung – Bern, 2./3.6.2010 – S. 26

114. Tagung – Bern, 24./25.11.2010 – S. 96

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Revision des COTIF

COTIF (Grundübereinkommen)

Textänderungen, S. 2

Erläuternde Bemerkungen, S. 2

ER CIM

Redaktionelle Anpassung des englischen Textes, S. 4

ER CUI

Textänderungen, S. 4

Erläuternde Bemerkungen, S. 6

ER APTU

Textänderungen, S. 27

Erläuternde Bemerkungen, S. 34

ER ATMF

Textänderungen, S. 55

Erläuternde Bemerkungen, S. 70

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, S. 26, 96

Veröffentlichungen und interessante Links,

S.10, 41, 80, 97

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Bern, 22.-26.3.2010, S. 11

Genf, 13.-17.9.2010 – S. 84

RID-Fachausschuss

48. Tagung – Bern, 19./20.5.2010 – S. 46

49. Tagung – Luxemburg, 2.-4.11.2010 – S. 99

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bern, 18./19.5.2010, S. 44

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

37. Tagung – Genf, 21.-30.6.2010 – S. 80

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

88. Tagung – Genf, 3.-7.5.2010 – S. 42

89. Tagung – Genf, 26.-28.10.2010 – S. 97

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Workshop der OTIF

ETV Fahrzeuge - Güterwagen, ETV Fahrzeuge – Lärm

Skopje, 26./27.5.2010, S. 48

„Gemeinsame Arbeit“ zur Förderung der Bahn?

Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahngesellschaft, S. 87

Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

Einberufung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

1. Sitzung – Bern, 16.11.2010 – S. 102

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Diskussionsforum über Sicherung im Binnenverkehr – Genf, 28./29.1.2010 – S. 16

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 23.-25.2.2010, – S. 16

Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen

Genf, 2.-5.2.2010 und 25.-28.5.2010, S. 48

Verwaltungsausschuss für das „Harmonisierungsübereinkommen“ 1982 - Genf, 27.5.2010, S. 49

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

53. Tagung – Genf, 4./5.10.2010 – S. 102

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

64. Tagung – Wien, 18./19.11.2010 – S. 103

Internationales Transportforum 2010

Leipzig, 26.-28.5.2010, S. 50

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Zweite vorbereitende Konferenz für das 18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE - Minsk, 15./16.3.2010 – S. 17

18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE - Prag, 24.-26.5.2010 - S. 50

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Ministerkonferenz - XXXVIII. Tagung - Prag, 15.-18.6.2010, S. 51

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Global Rail Freight Conference – Sankt Petersburg, 6./7.7.2010 – S. 89

Weitere Tätigkeiten

Konferenz „EurasiaRail 2010“

Istanbul, 9.-11. 2.2010, S. 17

Middle East Rail 2010

Dubai, 11./12.5.2010, S. 52

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Aktivlegitimation des Empfängers

Bemerkungen zur Auslegung der Artikel 43 § 4 und 44 § 6 CIM – S. 90

Rechtssprechung

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

CMR

Artikel 17 Abs. 2

Der Beförderer kann sich zur Begründung seiner Haftungsbefreiung bei Verlust (Diebstahl) nicht darauf berufen, dass ihm die genaue Art des in einem versiegelten Container geladenen Gutes nicht mitgeteilt wurde, S. 104.

Artikel 41 Abs. 1

Eine Klausel in Beförderungsbedingungen, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR nichtig, S. 53.

Landesrecht

Bürgerliches Gesetzbuch, § 631 Abs. 2, und Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, § 3 Abs. 1 Satz 2 (Deutschland)

1. Der zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturunternehmen) und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossene Infrastrukturvertrag ist nicht als Werkvertrag, sondern als Mietvertrag zu qualifizieren.
2. Die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes der Schienenstraße gibt dem Infrastrukturvertrag sein Gepräge. Daneben vom Infrastrukturunternehmen geschuldete Planungs- und Koordinationsleistungen (Bedienen von Weichen, Signalen etc.) haben lediglich dienende Funktion.
3. Die sich aus dem Infrastrukturvertrag ergebende Leistungspflicht des Infrastrukturunternehmens ist nicht im Sinne einer „Pünktlichkeitsgarantie“ erfolgsbezogen. Das Infrastrukturunternehmen ist lediglich zu einer diskriminierungsfreien Eröffnung der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot liegt nur dann vor, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bei der Abwicklung von Betriebsstörungen benachteiligt wird. Eine Diskriminierung in diesem Sinne war aus tatsächlichen Gründen nicht festzustellen, S. 92.

Französisches Handelsgesetzbuch, Artikel L 133-1

Der Beförderer kann keine Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen, falls ein Ereignis – Beschädigung von Fahrzeugen, die sich während eines Hagelgewitters auf einem Kfz-Transportwagen befanden – weder unvorhersehbar (das Gewitterrisiko wurde von Meteorologen angekündigt) noch unvermeidbar war; der Schaden wäre bei ordnungsgemäßer Pflichterfüllung des Beförderers nicht entstanden.

Wegen seiner groben Fahrlässigkeit, aufgrund derer er nicht in der Lage war, den Auftrag pflichtgemäß, also in der vorgesehenen Zeitspanne zu erfüllen, kann der Beförderer auch keine im Vertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung geltend machen. Ursächlich für den Schaden war eine Verspätung, S. 18.

Da er für Schäden an Fahrzeugen auf seit mehreren Tagen abgestellten Güterwagen haftet, kann der Beförderer sich nicht auf eine Vereinbarung berufen, die seine Schadensersatzpflicht auf 50% der äußeren Beschädigungen begrenzt.

Die Tatsache, die Fahrzeuge trotz schwerer Unwetterwarnungen mehrere Tage ungeschützt stehen gelassen zu haben, stellt einen Fall von grober Fahrlässigkeit des Eisenbahnbeförderers dar, S. 104.

b) Nach Stichwörtern geordnet*Anwendungsbedingungen der CMR, allgemeine*

Eine Klausel in Beförderungsbedingungen, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR nichtig, S. 53.

Container

Der Beförderer kann sich zur Begründung seiner Haftungsbe freiung bei Verlust (Diebstahl) nicht darauf berufen, dass ihm die genaue Art des in einem versiegelten Container geladenen Gutes nicht mitgeteilt wurde, S. 104.

Haftungsbe freiungsgründe bei Transportschäden

Der Beförderer kann sich zur Begründung seiner Haftungsbe freiung bei Verlust (Diebstahl) nicht darauf berufen, dass ihm die genaue Art des in einem versiegelten Container geladenen Gutes nicht mitgeteilt wurde, S. 104.

Entschädigung

- für Beschädigung
 - o bei qualifiziertem Verschulden

Der Beförderer kann keine Haftungsbe freiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen, falls ein Ereignis – Beschädigung von Fahrzeugen, die sich während eines Hagelgewitters auf einem Kfz-Transportwagen befanden – weder unvorhersehbar (das Gewitterrisiko wurde von Meteorologen angekündigt) noch unvermeidbar war; der Schaden wäre bei ordnungsgemäßer Pflichterfüllung des Beförderers nicht entstanden.

Wegen seiner groben Fahrlässigkeit, aufgrund derer er nicht in der Lage war, den Auftrag pflichtgemäß, also in der vorgesehenen Zeitspanne zu erfüllen, kann der Beförderer auch keine im Vertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung geltend machen. Ursächlich für den Schaden war eine Verspätung, S. 18.

Da er für Schäden an Fahrzeugen auf seit mehreren Tagen abgestellten Güterwagen haftet, kann der Beförderer sich nicht auf eine Vereinbarung berufen, die seine Schadensersatzpflicht auf 50% der äußeren Beschädigungen begrenzt.

Die Tatsache, die Fahrzeuge trotz schwerer Unwetterwarnungen mehrere Tage ungeschützt stehen gelassen zu haben, stellt einen Fall von grober Fahrlässigkeit des Eisenbahnbeförderers dar, S. 104.

Haftungsbe freiungsgründe bei Transportschäden
– *unvermeidbare Umstände*

Der Beförderer kann keine Haftungsbe freiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen, falls ein Ereignis – Beschädigung von Fahrzeugen, die sich während eines Hagelgewitters auf einem Kfz-Transportwagen befanden – weder unvorhersehbar (das Gewitterrisiko wurde von Meteorologen angekündigt) noch unvermeidbar war; der Schaden wäre bei ordnungsgemäßer Pflichterfüllung des Beförderers nicht entstanden.

Wegen seiner groben Fahrlässigkeit, aufgrund derer er nicht in der Lage war, den Auftrag pflichtgemäß, also in der vorgesehenen Zeitspanne zu erfüllen, kann der Beförderer auch keine im Vertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung geltend machen. Ursächlich für den Schaden war eine Verspätung, S. 18.

Da er für Schäden an Fahrzeugen auf seit mehreren Tagen abgestellten Güterwagen haftet, kann der Beförderer sich nicht auf eine Vereinbarung berufen, die seine Schadensersatzpflicht auf 50% der äußeren Beschädigungen begrenzt.

Die Tatsache, die Fahrzeuge trotz schwerer Unwetterwarnungen mehrere Tage ungeschützt stehen gelassen zu haben, stellt einen Fall von grober Fahrlässigkeit des Eisenbahnbeförderers dar, S. 104.

Nutzung der Eisenbahninfrastruktur
– *Diskriminierungsverbot*

1. Der zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturunternehmen) und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossene Infrastrukturvertrag ist nicht als Werkvertrag, sondern als Mietvertrag zu qualifizieren.
2. Die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes der Schienenstraße gibt dem Infrastrukturvertrag sein Gepräge. Daneben vom Infrastrukturunternehmen geschuldete Planungs- und Koordinationsleistungen (Bedienen von Weichen, Signalen etc.) haben lediglich dienende Funktion.
3. Die sich aus dem Infrastrukturvertrag ergebende Leistungspflicht des Infrastrukturunternehmens ist nicht im Sinne einer „Pünktlichkeitsgarantie“ erfolgsbezogen. Das Infrastrukturunternehmen ist lediglich zu einer diskriminierungsfreien Eröffnung der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot liegt nur dann vor, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bei der Abwicklung von Betriebsstörungen benachteiligt wird. Eine Diskriminierung in diesem Sinne war aus tatsächlichen Gründen nicht festzustellen, S. 92.

Nutzung der Eisenbahninfrastruktur– *Infrastrukturnutzungsvertrag*

1. Der zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturunternehmen) und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossene Infrastrukturvertrag ist nicht als Werkvertrag, sondern als Mietvertrag zu qualifizieren.
2. Die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes der Schienenstraße gibt dem Infrastrukturvertrag sein Gepräge. Daneben vom Infrastrukturunternehmen geschuldete Planungs- und Koordinationsleistungen (Bedienen von Weichen, Signalen etc.) haben lediglich dienende Funktion.
3. Die sich aus dem Infrastrukturvertrag ergebende Leistungspflicht des Infrastrukturunternehmens ist nicht im Sinne einer „Pünktlichkeitsgarantie“ erfolgsbezogen. Das Infrastrukturunternehmen ist lediglich zu einer diskriminierungsfreien Eröffnung der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot liegt nur dann vor, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bei der Abwicklung von Betriebsstörungen benachteiligt wird. Eine Diskriminierung in diesem Sinne war aus tatsächlichen Gründen nicht festzustellen, S. 92.

Nutzung der Eisenbahninfrastruktur– *Recht des Beförderers (Eisenbahnverkehrsunternehmens) auf Minderung des Nutzungsentgeltes*

1. Der zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturunternehmen) und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossene Infrastrukturvertrag ist nicht als Werkvertrag, sondern als Mietvertrag zu qualifizieren.
2. Die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes der Schienenstraße gibt dem Infrastrukturvertrag sein Gepräge. Daneben vom Infrastrukturunternehmen geschuldete Planungs- und Koordinationsleistungen (Bedienen von Weichen, Signalen etc.) haben lediglich dienende Funktion.
3. Die sich aus dem Infrastrukturvertrag ergebende Leistungspflicht des Infrastrukturunternehmens ist nicht im Sinne einer „Pünktlichkeitsgarantie“ erfolgsbezogen. Das Infrastrukturunternehmen ist lediglich zu einer diskriminierungsfreien Eröffnung der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot liegt nur dann vor, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bei der Abwicklung von Betriebsstörungen benachteiligt wird. Eine Diskriminierung in diesem Sinne war aus tatsächlichen Gründen nicht festzustellen, S. 92.

Verlust

Der Beförderer kann sich zur Begründung seiner Haftungsbefreiung bei Verlust (Diebstahl) nicht darauf berufen, dass ihm die genaue Art des in einem versiegelten Container geladenen Gutes nicht mitgeteilt wurde, S. 104.

Verlust– *gänzlicher*

Eine Klausel in Beförderungsbedingungen, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR nichtig, S. 53.

Zwingendes Recht

Eine Klausel in Beförderungsbedingungen, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR nichtig, S. 53

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

	Datum oder Nr..	Seite
Frankreich		
Cour d'appel de Versailles	02.07.2009	18
Cour de Cassation	16.11.2010	104
Deutschland		
Bundesgerichtshof	26.03.2009	53
Kammergericht de Berlin	09.04.2009	92
Belgien		
Hof van Beroep te Antwerpen	15.06.2009	104

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis
JurisClasseur Transport, Heft 636 (5, 2009 – Aktualisierung vom 1.9.2009), S. 22
JurisClasseur Transport, Heft 637 (5, 2009 – Aktualisierung vom 15.10.2009), S. 92

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, Lieferung 1/10, Stand Juni 2010, S. 93

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz, Becksche Kurzkommentare, 8., völlig neu bearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2010, 645 Seiten, S. 23

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 26. Ergänzungslieferung (April 2010), S. 54
27. Ergänzungslieferung (August 2010) und
28. Ergänzungslieferung (November 2010), S. 105

Summary

Official Communications from the Secretariat of OTIF

Accession to COTIF

Montenegro, p. 23

Armenia, p. 89

Accession to OTIF

Jordan, p. 1, 23

Lists of lines 1999

CIM List of railway lines

Ukraine, p. 89

CIM List of maritime and inland waterway services

Russia, Germany, p. 89

Work of OTIF'S General Organs

Administrative Committee

113th session – Berne, 2/3.6.2010 – p. 24

114th Session – Berne, 24/25.11.2010 – p. 90

Legal Matters concerning COTIF

Revision of COTIF

COTIF (Base Convention)

Text modifications, p. 2

Explanatory Report, p. 2

CIM UR

Editorial adaptation of the English text, p. 4

CUI UR

Text modifications, p. 4

Explanatory Report, p. 5

UR APTU

Text modifications, p. 25

Explanatory Report, p. 31

UR ATMF

Text modifications, p. 51

Explanatory Report, p. 65

CIT/OSJD Project to make CIM and SMGS legally interoperable, p. 24, 90

Publications and interesting links, p. 9, 38, 74, 91

Transport of Dangerous Goods

RID/ADR/ADN Joint Meeting

Berne, 22.-26.3.2010, p. 10

Geneva, 13-17.9.2010, p. 78

RID Committee of Experts

48th Session - Berne, 19/20.5.2010 - p. 42

49th Session – Luxembourg, 2-4.11.2010 – p. 93

RID Committee of Experts Working Group on Tank and Vehicle Technology

Berne, 18/19.5.2010, p. 40

UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods

37th Session – Geneva, 21-30.6.2010 – p. 74

Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15, UNECE)

88th Session - Geneva, 3-7.5.2010 - p. 39

89th Session – Geneva, 26-28.10.2010 – p. 91

Rail Facilitation

Inaufural meeting of the Rail Facilitation Committee

1st meeting – Berne, 16.11.2010 – p. 95

Subjects in the Technical/Approval field

OTIF Workshop

UTP Rolling Stock - Freight Wagon, UTP Rolling Stock - Noise

Skopje, 26/27.5.2010, p. 44

“Working together” to help the railways?

Experience of working together with the European Railway Agency, p. 81

Co-operation with International Organizations and Associations

United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)

Inland Transport Security Discussion Forum – Geneva, 28-29.1.2010 – p. 15

Inland Transport Committee (ITC) – Geneva, 23-25.2.2010 – p. 15

Working Party on Customs Questions affecting Transport
Geneva, 2-5.2.2010 and 25-28.5.2010, p. 45

Administrative Committee for the 1982 “Harmonization Convention” - Geneva, 27.5.2010, p. 46

Working Party on Intermodal Transport and Logistics
53rd Session – Geneva, 4/5.10.2010 – p. 96

Working Party on Rail Transport

64th Session – Vienna, 18/19.11.2010 – p.96

International Transport Forum 2010

Leipzig, 26-28 May 2010, p. 46

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

Second Preparatory Conference for the 18th OSCE Economic and Environmental Forum – Minsk, 15-16.3.2010 – p. 16

18th OSCE Economic and Environmental Forum - Prague, 24-26.5.2010 - p. 46

Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

Conference of Ministers - XXXVIIIth Meeting - Prague, 15-18.6.2010, p. 47

International Union of Railways (UIC)

Global Rail Freight Conference – Saint Petersburg, 6/7.7.2010 – p. 82

Other Activities

“EurasiaRail 2010”

Istanbul, 9-11.2.2010, p. 16

Middle East Rail 2010

Dubai, 11/12.5.2010, p. 48

Studies/Essays/Speeches

Right of the consignee to bring an action

Comments on the interpretation of Articles 43 § 4 and 44 § 6 of CIM, p. 83

Case Law

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

CMR

Article 17 para. 2

The carrier who claims relief from liability as a result of loss (theft) cannot justify his claim by declaring that he was not informed of the precise nature of the goods loaded in a sealed container, p. 97.

Article 41 para. 1

A clause in conditions of carriage governing which type of goods the forwarder/carrier does not wish to carry is not null and void by reason of infringement of the first sentence of paragraph 1, Article 41 CMR, p. 49.

National law

Civil Code, § 631 para. 2, and Ordinance on the Use of Railway Infrastructure, § 3 para. 1, second sentence 2 (Germany)

1. The contract of use of infrastructure concluded between a railway infrastructure undertaking (infrastructure undertaking) and a private rail transport undertaking should not be qualified as a contract for work and services, but as a leasing contract.
2. The main characteristic of the contract of use of infrastructure is that it grants the spatial right of use of the railway. Any other planning and coordinating services to be provided by the infrastructure undertaking (operation of points, signals, etc.) only have a service function.
3. The infrastructure undertaking’s obligation to provide a service under the contract of use of infrastructure is not based on success in terms of a “guarantee of punctuality”. The infrastructure undertaking is only obliged to provide non-discriminatory access to the railway infrastructure it manages. The prohibition of discriminatory practices has only been infringed if the rail transport undertaking is adversely affected, particularly in the handling of disruptions to operations. For factual reasons, discrimination in this sense was not established, p. 85.

French Commercial Code, Article L 133-1

The carrier cannot claim relief on the basis of *force majeure* in a case in which the event – damage to vehicles placed on car-carrier wagons during a hailstorm – was neither unforeseeable (as the risk of a storm had been forecast) nor unavoidable. The damage would not have occurred if the carrier had fulfilled his obligations.

Neither can the carrier invoke the guarantee limitation provided, owing to the carrier’s gross negligence, which indicates his unsuitability to carry out the task he accepted, i.e. to keep to the guaranteed time limit. A delay brought about the damage, p. 17.

Being responsible for damage suffered by cars loaded on wagons stabled for several days, the carrier cannot invoke the agreement limiting compensation for external damage to 50%.

By not providing protection for the vehicles for several days, even though the weather forecasts suggested that violent storms should be expected, the rail carrier committed gross negligence, p. 98.

(b) Arranged according to subject

Compensation

- *For damage*
 - *in case of wilful misconduct*

Being responsible for damage suffered by cars loaded on wagons stabled for several days, the carrier cannot invoke the agreement limiting compensation for external damage to 50%.

By not providing protection for the vehicles for several days, even though the weather forecasts suggested that violent storms should be expected, the rail carrier committed gross negligence, p. 98.

Compensation

- *for damage*
 - *qualified fault*

The carrier cannot claim relief on the basis of *force majeure* in a case in which the event – damage to vehicles placed on car-carrier wagons during a hailstorm – was neither unforeseeable (as the risk of a storm had been forecast) nor unavoidable. The damage would not have occurred if the carrier had fulfilled his obligations.

Neither can the carrier invoke the guarantee limitation provided, owing to the carrier's gross negligence, which indicates his unsuitability to carry out the task he accepted, i.e. to keep to the guaranteed time limit. A delay brought about the damage, p. 17.

Conditions of application of CMR, general

A clause in conditions of carriage governing which type of goods the forwarder/carrier does not wish to carry is not null and void by reason of infringement of the first sentence of paragraph 1, Article 41 CMR, p. 49.

Container

The carrier who claims relief from liability as a result of loss (theft) cannot justify his claim by declaring that he was not informed of the precise nature of the goods loaded in a sealed container, p. 97.

Grounds for relief from liability for damage due to transport

The carrier who claims relief from liability as a result of loss (theft) cannot justify his claim by declaring that he was not informed of the precise nature of the goods loaded in a sealed container, p. 97.

Grounds for relief from liability for damage due to transport
– *unavoidable circumstances*

The carrier cannot claim relief on the basis of *force majeure* in a case in which the event – damage to vehicles placed on car-carrier wagons during a hailstorm – was neither unforeseeable (as the risk of a storm had been forecast) nor unavoidable. The damage would not have occurred if the carrier had fulfilled his obligations.

Neither can the carrier invoke the guarantee limitation provided, owing to the carrier's gross negligence, which indicates his unsuitability to carry out the task he accepted, i.e. to keep to the guaranteed time limit. A delay brought about the damage, p. 17.

Being responsible for damage suffered by cars loaded on wagons stabled for several days, the carrier cannot invoke the agreement limiting compensation for external damage to 50%.

By not providing protection for the vehicles for several days, even though the weather forecasts suggested that violent storms should be expected, the rail carrier committed gross negligence, p. 98.

Loss

The carrier who claims relief from liability as a result of loss (theft) cannot justify his claim by declaring that he was not informed of the precise nature of the goods loaded in a sealed container, p. 97.

Loss

- *entire*

A clause in conditions of carriage governing which type of goods the forwarder/carrier does not wish to carry is not null and void by reason of infringement of the first sentence of paragraph 1, Article 41 CMR, p. 49

Being responsible for damage suffered by cars loaded on wagons stabled for several days, the carrier cannot invoke the agreement limiting compensation for external damage to 50%.

By not providing protection for the vehicles for several days, even though the weather forecasts suggested that violent storms should be expected, the rail carrier committed gross negligence, p. 98.

Mandatory law

A clause in conditions of carriage governing which type of goods the forwarder/carrier does not wish to carry is not null and void by reason of infringement of the first sentence of paragraph 1, Article 41 CMR, p. 49.

Use of railway infrastructure

- *Contract of use of infrastructure*

1. The contract of use of infrastructure concluded between a railway infrastructure undertaking (infrastructure undertaking) and a private rail transport undertaking should not be qualified as a contract for work and services, but as a leasing contract.
2. The main characteristic of the contract of use of infrastructure is that it grants the spatial right of use of the railway. Any other planning and coordinating services to be provided by the infrastructure undertaking (operation of points, signals, etc.) only have a service function.
3. The infrastructure undertaking's obligation to provide a service under the contract of use of infrastructure is not based on success in terms of a "guarantee of punctuality". The infrastructure undertaking is only obliged to provide non-discriminatory access to the railway infrastructure it manages. The prohibition of discriminatory practices has only been infringed if the rail transport undertaking is adversely affected, particularly in the handling of disruptions to operations. For factual reasons, discrimination in this sense was not established, p. 85.

IV

Use of railway infrastructure

– *Prohibition of discrimination*

1. The contract of use of infrastructure concluded between a railway infrastructure undertaking (infrastructure undertaking) and a private rail transport undertaking should not be qualified as a contract for work and services, but as a leasing contract.
2. The main characteristic of the contract of use of infrastructure is that it grants the spatial right of use of the railway. Any other planning and coordinating services to be provided by the infrastructure undertaking (operation of points, signals, etc.) only have a service function.
3. The infrastructure undertaking's obligation to provide a service under the contract of use of infrastructure is not based on success in terms of a "guarantee of punctuality". The infrastructure undertaking is only obliged to provide non-discriminatory access to the railway infrastructure it manages. The prohibition of discriminatory practices has only been infringed if the rail transport undertaking is adversely affected, particularly in the handling of disruptions to operations. For factual reasons, discrimination in this sense was not established, p. 85.

Use of railway infrastructure

– *Right of the carrier (rail transport undertaking) to a reduction in the payment for use of the infrastructure*

1. The contract of use of infrastructure concluded between a railway infrastructure undertaking (infrastructure undertaking) and a private rail transport undertaking should not be qualified as a contract for work and services, but as a leasing contract.
2. The main characteristic of the contract of use of infrastructure is that it grants the spatial right of use of the railway. Any other planning and coordinating services to be provided by the infrastructure undertaking (operation of points, signals, etc.) only have a service function.
3. The infrastructure undertaking's obligation to provide a service under the contract of use of infrastructure is not based on success in terms of a "guarantee of punctuality". The infrastructure undertaking is only obliged to provide non-discriminatory access to the railway infrastructure it manages. The prohibition of discriminatory practices has only been infringed if the rail transport undertaking is adversely affected, particularly in the handling of disruptions to operations. For factual reasons, discrimination in this sense was not established, p. 85.

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

	Date or No.	Page
France		
Cour d'appel de Versailles	02.07.2009	17
Cour de Cassation	16.11.2010	98
Germany		
Bundesgerichtshof	26.03.2009	49
Kammergericht de Berlin	09.04.2009	85
Belgium		
Hof van Beroep te Antwerpen	15.06.2009	97

Book Reviews

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne (Inland Rail Transport)*, LexisNexis JurisClasseur Transport, volume 636 (5, 2009 – up to 1.9.2009), p. 20
 JurisClasseur Transport, volume 637 (5, 2009 – up to 15.10.2009), p. 86

Filthaut, Werner, *Liability Act (Haftpflichtgesetz)*, Beck's Commentary, 8th completely revised edition, Verlag C.H. Beck, Munich 2010, 645 pages, p. 21

Kunz, Wolfgang (editor), *Eisenbahnrecht (Railway Law): Systematic collection with explanations of the German, European and international requirements, loose-leaf work with supplements*, 26th supplement (April 2010), p. 50
 27th supplement (August 2010) and
 28th supplement (November 2010), p. 98

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (The Law on Forwarding, Freight and Storage)*, transport law handbook with commentaries, supplement 1/10, as at June 2010, p. 86