



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**

2003

**Sommaire – volume 111
Inhaltsverzeichnis – Band 111
Summary – volume 111**

Imprimerie / Drukerei / Printing Jordi AG, Belp

Sommaire

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

Ukraine, p. 67

Adhésion au Protocole 1990

Irak, p. 1

Ratification du Protocole 1999

Algérie et Pologne, p. 1

Liechtenstein, p. 19

Allemagne, p. 51

Lituanie et République tchèque, p. 68

Liste des lignes CIV, p. 51

Liste des lignes CIM, p. 51, 68

Mise au concours du poste de Directeur général de l'Office central, p. 68

Organes de l'OTIF

Comité administratif

99^{ème} session – Bratislava, 15/16.5.2003 – p. 19

100^{ème} session – Berne, 6/7.11.2003 – p. 69

Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

Office central

Maria Lehmann [†], p. 20

Grand honneur pour un collaborateur de l'Office central, p. 70

COTIF

Adhésion de la Communauté européenne à la COTIF

Négociations concernant les modalités de l'adhésion – Berne, 27.6.2003 – p. 20

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 24-28.3.2003, p. 3

Genève, 1-10.9.2003, p. 70

Bonn, 13-17.10.2003, p. 70

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

Hambourg, 10/11.6.2003,

Francfort, 22/23.9.2003, p. 52

Commission d'experts du RID

40^{ème} session – Sinaia (Roumanie), 17-21.11.2003 – p. 73

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

Bonn, 20/21.2.2003, p. 2

Berne, 11/12.9.2003, p. 56

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

Würzburg, 23/24.6.2003, p. 53

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

Genève, 30.6-4.7.2003, p. 54

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

Genève, 19-23.5.2003, p. 21

Groupe d'experts « Transport des marchandises dangereuses » de l'UIC

Dijon, 26/27.2.2003, p. 3

Spoletto, 5/6.11.2003, p. 73

Technique

Conférence d'information sur le droit d'admission de la COTIF – Berne, 26.6.2003, p. 22

Autres activités

OTIF - UNIDROIT

Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles – 3^{ème} session conjointe – Berne, 5-13.5.2003 – p. 24

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

Etude sur les systèmes de pénalités dans le domaine ferroviaire – Bruxelles, 20.6.2003 – p. 26

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

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 18-20.2.2003 – p. 5

Groupe de travail des transports par chemin de fer – Genève, 21-23.10.2003 – p. 76

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) – Genève, 7-9.7.2003 et 3/4.11.2003 – p. 77

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

11^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) – New York, 24.3-4.4.2003 – p. 27

12^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) – Vienne, 6-17.10.2003 – p. 78

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Projet de Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Washington, 19/20.3.2003, p. 6

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Jubilé des 50 ans de la CEMT – Bruxelles, 22-24.4.2003 – p. 27
Réunion du Groupe sur les chemins de fer du Comité des suppléants de la CEMT – Paris, 4.6.2003 – p. 28

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Varsovie, 12.2.2003, p. 7

XXXI^{ème} Conférence des Ministres – Tbilisi, 19/20.6.2003 – p. 29

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2003 – Berne, 22.5.2003 – p. 29

Union arabe des chemins de fer (UACF)

XI^{ème} Symposium scientifique de l'UACF – Beyrouth, 5-8.10.2003 – p. 78

Etudes

Eric Desfougères, Déréglementation et sécurité juridique, p. 7

Hans Rudolf Isliker, Thème : sécurité – La sécurité du tunnel de base du Brenner : sous quel angle examiner la question concrètement ? – p. 30

Dr Gerfried Mutz, Le registre international relatif aux garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire, p. 35

Jurisprudence

a) Classée d'après les articles de la CIM, de la CIV et les lois nationales

CIM

Articles 1^{er}, § 1 CIM et article 2, § 2 COTIF

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Articles 1^{er} et 51 CIM

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp.
3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spéditeur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spédition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

CIV

Articles 5, 8, 17 § 2, 35 et 41

1. En transport transfrontalier par train auto accompagné, l'entreprise de transport ferroviaire répond, indépendamment de toute faute, conformément à l'article 35, § 1 de la CIV, des dommages occasionnés par des graffiti de tiers sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci se trouvait sous la garde du chemin de fer.
2. L'entreprise de transport ferroviaire n'est pas déchargée de sa responsabilité conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO, en combinaison avec le § 427 I, n° 1 du HGB, étant donné que conformément au § 1 du EVO, les dispositions du EVO ne sont applicables en transport transfrontalier que si et dans la mesure où les Règles uniformes CIV (RU CIV) ne stipulent différemment. Le fondement et l'étendue de la responsabilité sont cependant réglés en détail dans les articles 35 et 36 des RU CIV.
3. Les règles relatives à la responsabilité prévues à l'article 35 ss. des RU CIV ne sont pas à la disposition des parties. Des conditions générales d'une entreprise de transport ferroviaire visant à modifier les RU CIV sont, par conséquent, sans effet, conformément aux articles 5 et 8 des RU CIV.
4. Une entreprise de transport ferroviaire ne satisfait pas à sa charge d'établir et de prouver au sens des articles 35, § 2 et 36 des RU CIV que les graffiti sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci était confié à la garde du chemin de fer, étaient inévitables, lorsqu'elle n'expose pas des mesures de sécurité concrètes visant à protéger les véhicules, p. 40.

Droit national

§ 413 du Code de commerce autrichien (HGB – *Handelsgesetzbuch*); §§ 2, 39, 41 lettre a) „*Allgemeine Österreichische Spediteur-Bedingungen*“ (AÖSp) - *Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens*; §§ 1, 3 al. 1 „*Österreichischer Speditionsversicherungsschein*“ (SVS) - *Police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien*

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp.
3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du

commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spediteur“) selon les dispositions de la SVS.

4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spedition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (österreichisches Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz – EKHG), § 1, 5, al. 1^{er} et 9

1. Un accident causé par un voyageur empruntant un train des chemins de fer autrichiens (ÖBB) en tombant, dans un compartiment à couchettes, de sa couchette (supérieure) en arrière sur le demandeur dormant sur la couchette inférieure, s'est produit dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer. Les ÖBB sont donc, en principe, responsables selon les dispositions de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, EKHG). L'accident n'est certes pas en relation avec les dangers spécifiques à l'exploitation – la circulation rapide du chemin de fer n'était pas partiellement imputable à l'accident –, il est toutefois dû à l'activité de transport. Tout comme l'utilisation des places assises, l'utilisation des couchettes installées dans un compartiment fait partie de l'activité de transport typique (« autre danger lié à l'exploitation ») du chemin de fer.
2. Une exonération de la responsabilité des ÖBB aurait eu pour condition le respect de la diligence extrême pouvant être demandée en fonction des circonstances du cas d'espèce. Un contrôleur particulièrement diligent aurait toutefois, en absence d'une couchette inférieure demandée par le voyageur (le défendeur principal) (accidenté par la suite) en raison de son âge (né en 1919), abaissé la hauteur de la couchette supérieure ou ajusté une couchette intermédiaire, ce qui aurait réduit le danger d'une chute ou aurait très probablement évité l'accident. Les ÖBB ne peuvent pas, par conséquent, bénéficier d'une exonération de la responsabilité, p. 58.

Règlement allemand relatif aux transports par chemins de fer (EVO), §§ 1, 25, 31, 36, Code de commerce allemand (HGB), § 427 I ch. 1, Code civil allemand (BGB), § 309 ch. 7b

1. En transport transfrontalier par train auto accompagné, l'entreprise de transport ferroviaire répond, indépendamment de toute faute, conformément à l'article 35, § 1 de la CIV, des dommages occasionnés par des graffiti de tiers sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci se trouvait sous la garde du chemin de fer.
2. L'entreprise de transport ferroviaire n'est pas déchargée de sa responsabilité conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO, en combinaison avec le § 427 I, n° 1 du HGB, étant donné que conformément au § 1 du EVO, les dispositions du EVO ne sont applicables en transport transfrontalier que si et dans la mesure où les Règles uniformes CIV (RU CIV) ne stipulent différemment. Le fondement et l'étendue de la responsabilité sont cependant réglés en détail dans les articles 35 et 36 des RU CIV.

3. Les règles relatives à la responsabilité prévues à l'article 35 ss. des RU CIV ne sont pas à la disposition des parties. Des conditions générales d'une entreprise de transport ferroviaire visant à modifier les RU CIV sont, par conséquent, sans effet, conformément aux articles 5 et 8 des RU CIV.
4. Une entreprise de transport ferroviaire ne satisfait pas à sa charge d'établir et de prouver au sens des articles 35, § 2 et 36 des RU CIV que les graffiti sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci était confié à la garde du chemin de fer, étaient inévitables, lorsqu'elle n'expose pas des mesures de sécurité concrètes visant à protéger les véhicules, p. 40.

§ 452 du Code de commerce allemand (HGB – Handelsgesetzbuch)

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

b) Classée d'après la matière

Application des CIM (Conditions générales d'-)

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp .
3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spéditeur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spédition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Application des CIM (Conditions générales d'-)

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Autres actions

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp .
3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spéditeur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spédition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Commissionnaire-expéditeur

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp .

3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spediteur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spedition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Commissionnaire-expéditeur

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Diligence à observer

– par le chemin de fer

1. Un accident causé par un voyageur empruntant un train des chemins de fer autrichiens (ÖBB) en tombant, dans un compartiment à couchettes, de sa couchette (supérieure) en arrière sur le demandeur dormant sur la couchette inférieure, s'est produit dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer. Les ÖBB sont donc, en principe, responsables selon les dispositions de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, EKHG). L'accident n'est certes pas en relation avec les dangers spécifiques à l'exploitation – la circulation rapide du chemin de fer n'était pas partiellement imputable à l'accident –, il est toutefois dû à l'activité de transport. Tout comme l'utilisation des places assises, l'utilisation des couchettes installées dans un compartiment fait partie de l'activité de transport typique (« autre danger lié à l'exploitation ») du chemin de fer.
2. Une exonération de la responsabilité des ÖBB aurait eu pour condition le respect de la diligence extrême pouvant être demandée en fonction des circonstances du cas d'espèce. Un contrôleur particulièrement diligent aurait toutefois, en absence d'une couchette inférieure demandée par le voyageur (le défendeur principal) (accidenté par la suite) en raison de son âge (né en 1919), abaissé la hauteur de la couchette supérieure ou ajusté une couchette intermédiaire, ce qui aurait réduit le danger d'une chute ou aurait très probablement évité l'accident. Les ÖBB ne peuvent pas, par conséquent, bénéficier d'une exonération de la responsabilité, p. 58.

Droit national

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spéditeur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp.
3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spediteur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spedition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minime des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Droit national

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Nature juridique des CIM

1. L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.
2. Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spéditeur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp.

3. Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkosten-spediteur“) selon les dispositions de la SVS.
4. L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).
5. Une commission de transport à coûts fixes („Fixkosten-spedition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minimale des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée, p. 10.

Nature juridique des CIM

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Réexpédition

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties, p. 79.

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessure de voyageurs

(Exonération de -)

– *comportement d'un tiers*

1. Un accident causé par un voyageur empruntant un train des chemins de fer autrichiens (ÖBB) en tombant, dans un compartiment à couchettes, de sa couchette (supérieure) en arrière sur le demandeur dormant sur la couchette inférieure, s'est produit dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer. Les ÖBB sont donc, en principe, responsables selon les dispositions de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur (Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, EKHG). L'accident n'est certes pas en relation avec les dangers spécifiques à l'exploitation – la circulation rapide du chemin de fer n'était pas partiellement imputable à l'accident –, il est toutefois dû à l'activité de transport. Tout comme l'utilisation des places assises, l'utilisation des couchettes installées dans un compartiment fait partie de l'activité de transport typique (« autre danger lié à l'exploitation ») du chemin de fer.
2. Une exonération de la responsabilité des ÖBB aurait eu pour condition le respect de la diligence extrême pouvant être demandée en fonction des circonstances du cas d'espèce. Un contrôleur particulièrement diligent aurait

toutefois, en absence d'une couchette inférieure demandée par le voyageur (le défendeur principal) (accidenté par la suite) en raison de son âge (né en 1919), abaissée la hauteur de la couchette supérieure ou ajusté une couchette intermédiaire, ce qui aurait réduit le danger d'une chute ou aurait très probablement évité l'accident. Les ÖBB ne peuvent pas, par conséquent, bénéficier d'une exonération de la responsabilité, p. 58.

Transport des véhicules automobiles

– *Responsabilité du chemin de fer*

○ *Fardeau de la preuve*

1. En transport transfrontalier par train auto accompagné, l'entreprise de transport ferroviaire répond, indépendamment de toute faute, conformément à l'article 35, § 1 de la CIV, des dommages occasionnés par des graffiti de tiers sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci se trouvait sous la garde du chemin de fer.
2. L'entreprise de transport ferroviaire n'est pas déchargée de sa responsabilité conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO, en combinaison avec le § 427 I, n° 1 du HGB, étant donné que conformément au § 1 du EVO, les dispositions du EVO ne sont applicables en transport transfrontalier que si et dans la mesure où les Règles uniformes CIV (RU CIV) ne stipulent différemment. Le fondement et l'étendue de la responsabilité sont cependant réglés en détail dans les articles 35 et 36 des RU CIV.
3. Les règles relatives à la responsabilité prévues à l'article 35 ss. des RU CIV ne sont pas à la disposition des parties. Des conditions générales d'une entreprise de transport ferroviaire visant à modifier les RU CIV sont, par conséquent, sans effet, conformément aux articles 5 et 8 des RU CIV.
4. Une entreprise de transport ferroviaire ne satisfait pas à sa charge d'établir et de prouver au sens des articles 35, § 2 et 36 des RU CIV que les graffiti sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci était confié à la garde du chemin de fer, étaient inévitables, lorsqu'elle n'expose pas des mesures de sécurité concrètes visant à protéger les véhicules, p. 40.

c) Tableau des sentences classées par Etats et tribunaux

	Date ou n°	page
Allemagne		
Landgericht Hildesheim	13.02.2003	40
Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg	16.05.2002	79
Autriche		
Oberster Gerichtshof	28.02.2001	10
Oberster Gerichtshof	21.12.2000	58

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

York, 30/31.1.2003, p. 13
Berne, 22/23.5.2003, p. 47

Entretien au Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne, p. 14

EurailFreight

Munich, 22/23.5.2003, p. 45

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Paris, 5.6.2003, p. 48

Académie d'été internationale 2003

Sopron, 19-22.6.2003, p. 49

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

Conférence sur le droit de transport international ferroviaire – Kiev, 21/22.10.2003 – p. 84

IDIT-UIC-CIT – Paris, 4.12.2003 – p. 87

Bibliographie

Baumbach/Hopt (rédacteurs), *Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)* (Code de commerce : S.A.R.L. et Cie, clauses de commerce, droit bancaire et droit boursier, droit de transport (sans droit maritime), p. 88

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs)*, livraison complémentaire 3/02, p. 15
livraison complémentaire 1/03, p. 89

Filthaut Werner, *Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts)* (Loi relative à la responsabilité civile) (Commentaire relatif à la loi sur la responsabilité civile et les lois parallèles du droit délictuel et du droit de responsabilité contractuelle), p. 16

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

Sir Roy Goode, *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques – commentaire officiel*, p. 17

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinhard Th., Demuth Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht (Manuel pratique du droit de transport)*, 3^{ème} livraison complémentaire, p. 89

Kunz Wolfgang (Editeur), *Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire)*. Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 13^{ème} livraison complémentaire, état 1.8.2002, p. 16
14^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2003, p. 65

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 18, 49, 66, 90

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Ukraine, S. 69

Beitritt zum Protokoll 1990

Irak, S. 1

Ratifizierung des Protokolls 1999

Algerien und Polen, S. 1

Liechtenstein, S. 21

Deutschland, S. 53

Litauen und Tschechische Republik, S. 70

Liste der Linien CIV, S. 53

Liste der Linien CIM, S. 53, 70

Ausschreibung des Postens des Generaldirektors des Zentralamtes, S. 70

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

99. Tagung – Bratislava, 15./16.5.2003 – S. 21

100. Tagung – Bern, 6./7.11.2003 – S. 71

RID-Fachausschuss

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu Kapitel 1.9 « Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden »

s. unter "Gefährliche Güter"

Zentralamt

Maria Lehmann †, S. 22

Hohe Ehre für einen Mitarbeiter des Zentralamtes, S. 72

COTIF

Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF

Verhandlungen betreffend die Bedingungen des Beitritts – Bern, 27.6.2003 – S. 22

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 24.-28.3.2003, S. 3

Genf, 1.-10.9.2003, S. 73

Bonn, 13.-17.10.2003, S. 73

Arbeitsgruppe « Beförderungsdokumentation » der Gemeinsamen Tagung RID/ADR

Hamburg, 10./11.6.2003

Frankfurt, 22./23.9.2003, S. 54

RID-Fachausschuss

40. Tagung – Sinaia (Rumänien), 17.-21.11.2003 – S. 76

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

Bonn, 20./21.2.2003, S. 2

Bern, 11./12.9.2003, S. 58

Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu Kapitel 1.9 « Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden »

Würzburg, 23./24.6.2003, S. 55

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 30.6.–4.7.2003, S. 56

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

Genf, 19.-23.5.2003, S. 23

UIC-Expertengruppe « Beförderung gefährlicher Güter »

Dijon, 26./27.2.2003, S. 3

Spoletto, 5./6.11.2003, S. 75

Technik

Informationsveranstaltung zum COTIF-Zulassungsrecht – Bern, 26.6.2003 – S. 24

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung – 3. Gemeinsame Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten – Bern, 5.-13.5.2003 – S. 27

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

Studie über die Kompensationssysteme im Eisenbahnbereich – Brüssel, 20.6.2003 – S. 28

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 18.-20.2.2003 – S. 5

Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" – Genf, 21.-23.10.2003 – S. 78

Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) – Genf, 7.-9.7.2003 und 3./4.11.2003 – S. 79

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

11. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – New York, 24.3.-4.4.2003 – S. 29

12. Tagung der Arbeitsgruppe III (Beförderungsrecht) – Wien, 6.-17. 10.2003 – S. 80

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung Washington, 19./20.3.2003, S. 6

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Jubiläumsveranstaltung 50 Jahre CEMT – Brüssel, 22.-24.4.2003 – S. 30

Tagung der Untergruppe Eisenbahnen des Stellvertreter-Ausschusses der CEMT – Paris, 4.6.2003 – S. 30

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Warschau, 12.2.2003, S. 7

XXXI. Ministerkonferenz – Tbilisi, 19./20.6.2003 – S. 31

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2003 – Bern, 22.5.2003 – S. 32

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

XI. Wissenschaftliches Symposium der UACF – Beirut, 5.-8.10.2003 – S. 81

Abhandlungen

Eric Desfougères, Deregulierung und Rechtssicherheit, S. 7

Hans Rudolf Isliker, Thema Sicherheit – Sicherheit des Brenner Basistunnels: Wie ist das Problem grundsätzlich zu betrachten? – S. 32

Dr. Gerfried Mutz, Das Internationale Register für Internationale Sicherungsrechte an Eisenbahnrollmaterial, S. 37

Rechtsprechung

a) Nach Artikeln der CIM, der CIV und den einzelnen Landesgesetzen geordnet

CIM

Artikel 1§ 1 CIM und Artikel 2 § 2 COTIF

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

Artikel 1 und 51 CIM

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechts der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführerversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

CIV

Artikel 5, 8, 17 § 2, 35 und 41

1. Im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr haftet das Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 35 § 1 CIV verschuldensunabhängig für Graffiti-Schäden, die im Obhutszeitraum an einem Kraftfahrzeug eines Fahrgastes durch Dritte verursacht werden.

2. Die Haftung des Eisenbahnunternehmens ist nicht nach §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 I Nr. 1 HGB ausgeschlossen, da die Vorschriften der EVO gemäß § 1 EVO im grenzüberschreitenden Verkehr nur Anwendung finden, wenn und soweit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) nichts anderes bestimmen. Haftungsgrund und Haftungsumfang sind jedoch in Artikeln 35 und 36 CIV umfassend geregelt.
3. Die Haftungsregelungen in Artikel 35 ff CIV stehen nicht zur Disposition der Parteien. Auf Abänderung der ER CIV abzielende Allgemeine Geschäftsbedingungen eines Eisenbahnunternehmens sind insofern nach Artikel 5, 8 CIV unwirksam.
4. Ein Eisenbahnunternehmen wird seiner Darlegungs- und Beweislast im Sinne von Artikel 35 § 2 und 36 CIV für die Unabwendbarkeit einer im Obhutszeitraum an einem PKW eines Fahrgastes angebrachten Graffiti-Besprühung nicht gerecht, wenn keine konkreten, zum Schutz der Fahrzeuge getroffenen Sicherheitsvorkehrungen vorgetragen werden, S. 42.

Landesrecht

§ 413 des österreichischen Handelsgesetzbuches (HGB); §§ 2, 39, 41 Buchst. a) der Allgemeinen Österreichischen Spediteur-Bedingungen (AÖSp); §§ 1, 3 Abs. 1 des österreichischen Speditionsversicherungsscheins (SVS)

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollfuhrversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

Österreichisches Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz (EKHG), § 1, 5 Abs. 1 und 9

1. Ein Unfall, der durch einen Fahrgast der ÖBB verschuldet wurde, der in einem Liegewagenabteil beim Abstieg von seiner (der obersten) Liegefläche rückwärts auf den (auf der untersten Liegefläche) schlafenden Kläger stürzte, hat

sich beim Betrieb der Eisenbahn ereignet, sodass die ÖBB grundsätzlich nach den Bestimmungen des EKHG haften. Der Unfall steht zwar nicht im Zusammenhang mit den spezifischen Betriebsgefahren – die rasche Fortbewegung der Eisenbahn war für die Verletzung nicht mitursächlich –, er ist jedoch auf die Beförderungstätigkeit zurückzuführen: Ebenso wie die Benützung der Sitzflächen gehört auch die Benützung der Liegeflächen in einem Liegewagenabteil zur typischen Beförderungstätigkeit („sonstige Betriebsgefahr“) der Bahn.

2. Eine Haftungsbefreiung der ÖBB würde die Einhaltung der äußersten, nach den Umständen des Falls möglichen und zumutbaren Sorgfalt voraussetzen. Ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner hätte aber für den (in der Folge stürzenden) Fahrgast (den Erstbeklagten), der altersbedingt (geb. 1919) eine untere Liegefläche suchte, mangels einer solchen, zumindest die obere Liege tiefer gestellt oder eine mittlere Liegefläche adjustiert, was die Absturzgefahr verringert und den Unfall mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermieden hätte, sodass der ÖBB eine Haftungsbefreiung nicht zugute kommt, S. 60.

Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung (EVO), §§ 1, 25, 31, 36, deutsches Handelsgesetzbuch (HGB), § 427 I Nr. 1 und Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), § 309 Nr. 7b

1. Im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr haftet das Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 35 § 1 CIV verschuldensunabhängig für Graffiti-Schäden, die im Obhutszeitraum an einem Kraftfahrzeug eines Fahrgastes durch Dritte verursacht werden.
2. Die Haftung des Eisenbahnunternehmens ist nicht nach §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 I Nr. 1 HGB ausgeschlossen, da die Vorschriften der EVO gemäß § 1 EVO im grenzüberschreitenden Verkehr nur Anwendung finden, wenn und soweit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) nichts anderes bestimmen. Haftungsgrund und Haftungsumfang sind jedoch in Artikeln 35 und 36 CIV umfassend geregelt.
3. Die Haftungsregelungen in Artikel 35 ff CIV stehen nicht zur Disposition der Parteien. Auf Abänderung der ER CIV abzielende Allgemeine Geschäftsbedingungen eines Eisenbahnunternehmens sind insofern nach Artikel 5, 8 CIV unwirksam.
4. Ein Eisenbahnunternehmen wird seiner Darlegungs- und Beweislast im Sinne von Artikel 35 § 2 und 36 CIV für die Unabwendbarkeit einer im Obhutszeitraum an einem PKW eines Fahrgastes angebrachten Graffiti-Besprühung nicht gerecht, wenn keine konkreten, zum Schutz der Fahrzeuge getroffenen Sicherheitsvorkehrungen vorgetragen werden, S. 42.

§ 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB)

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

b) Nach Stichwörtern geordnet

Anwendungsbedingungen der CIM, allgemeine

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführerversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

Anwendungsbedingungen der CIM, allgemeine

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

Beförderung von Kraftfahrzeugen

- *Haftung der Eisenbahn*
 - *Beweislast*

1. Im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr haftet das Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 35 § 1 CIV verschuldensunabhängig für Graffiti-Schäden, die im Obhutszeitraum an einem Kraftfahrzeug eines Fahrgastes durch Dritte verursacht werden.
2. Die Haftung des Eisenbahnunternehmens ist nicht nach §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 I Nr. 1 HGB ausgeschlossen, da die Vorschriften der EVO gemäß § 1 EVO im grenzüberschreitenden Verkehr nur Anwendung finden, wenn und soweit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) nichts anderes bestimmen. Haftungsgrund und Haftungsumfang sind jedoch in Artikeln 35 und 36 CIV umfassend geregelt.

3. Die Haftungsregelungen in Artikel 35 ff CIV stehen nicht zur Disposition der Parteien. Auf Abänderung der ER CIV abzielende Allgemeine Geschäftsbedingungen eines Eisenbahnunternehmens sind insofern nach Artikel 5, 8 CIV unwirksam.
4. Ein Eisenbahnunternehmen wird seiner Darlegungs- und Beweislast im Sinne von Artikel 35 § 2 und 36 CIV für die Unabwendbarkeit einer im Obhutszeitraum an einem PKW eines Fahrgastes angebrachten Graffiti-Besprühung nicht gerecht, wenn keine konkreten, zum Schutz der Fahrzeuge getroffenen Sicherheitsvorkehrungen vorgetragen werden, S. 42.

Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden (Haftungsbefreiung)

- *Verhalten eines Dritten*

1. Ein Unfall, der durch einen Fahrgast der ÖBB verschuldet wurde, der in einem Liegewagenabteil beim Abstieg von seiner (der obersten) Liegefläche rückwärts auf den (auf der untersten Liegefläche) schlafenden Kläger stürzte, hat sich beim Betrieb der Eisenbahn ereignet, sodass die ÖBB grundsätzlich nach den Bestimmungen des EKHG haften. Der Unfall steht zwar nicht im Zusammenhang mit den spezifischen Betriebsgefahren – die rasche Fortbewegung der Eisenbahn war für die Verletzung nicht mitursächlich –, er ist jedoch auf die Beförderungstätigkeit zurückzuführen: Ebenso wie die Benützung der Sitzflächen gehört auch die Benützung der Liegeflächen in einem Liegewagenabteil zur typischen Beförderungstätigkeit („sonstige Betriebsgefahr“) der Bahn.
2. Eine Haftungsbefreiung der ÖBB würde die Einhaltung der äußersten, nach den Umständen des Falls möglichen und zumutbaren Sorgfalt voraussetzen. Ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner hätte aber für den (in der Folge stürzenden) Fahrgast (den Erstbeklagten), der altersbedingt (geb. 1919) eine untere Liegefläche suchte, mangels einer solchen, zumindest die obere Liege tiefer gestellt oder eine mittlere Liegefläche adjustiert, was die Absturzgefahr verringert und den Unfall mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermieden hätte, sodass der ÖBB eine Haftungsbefreiung nicht zugute kommt, S. 60.

Landesrecht

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführerversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.

4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

Landesrecht

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

Neuaufgabe

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

Rechtsnatur der CIM

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

Rechtsnatur der CIM

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat, S. 82.

Sonstige Ansprüche

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.

Sorgfaltspflicht

– der Eisenbahn (bei der Beförderung von Personen)

1. Ein Unfall, der durch einen Fahrgast der ÖBB verschuldet wurde, der in einem Liegewagenabteil beim Abstieg von seiner (der obersten) Liegefläche rückwärts auf den (auf der untersten Liegefläche) schlafenden Kläger stürzte, hat sich beim Betrieb der Eisenbahn ereignet, sodass die ÖBB grundsätzlich nach den Bestimmungen des EKHG haften. Der Unfall steht zwar nicht im Zusammenhang mit den spezifischen Betriebsgefahren – die rasche Fortbewegung der Eisenbahn war für die Verletzung nicht mitursächlich –, er ist jedoch auf die Beförderungstätigkeit zurückzuführen: Ebenso wie die Benützung der Sitzflächen gehört auch die Benützung der Liegeflächen in einem Liegewagenabteil zur typischen Beförderungstätigkeit („sonstige Betriebsgefahr“) der Bahn.
2. Eine Haftungsbefreiung der ÖBB würde die Einhaltung der äußersten, nach den Umständen des Falls möglichen und zumutbaren Sorgfalt voraussetzen. Ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner hätte aber für den (in der Folge stürzenden) Fahrgast (den Erstbeklagten), der

altersbedingt (geb. 1919) eine untere Liegenfläche suchte, mangels einer solchen, zumindest die obere Liege tiefer gestellt oder eine mittlere Liegefläche adjustiert, was die Absturzgefahr verringert und den Unfall mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermieden hätte, sodass der ÖBB eine Haftungsbefreiung nicht zugute kommt, S. 60.

Spediteur

1. Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.
 2. Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.
 3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollführversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.
 4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).
 5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind, S. 10.
- c) **Übersicht der Urteile, nach Staaten und Gerichten geordnet**

	Datum oder Nr.	Seite
Deutschland		
Landgericht Hildesheim Hanseatisches	13.02.2003	42
Oberlandesgericht Hamburg	16.05.2002	82
Österreich		
Oberster Gerichtshof	28.02.2001	10
Oberster Gerichtshof	21.12.2000	60

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

York, 30./31.1.2003, S. 13
Bern, 22./23.5.2003, S. 49

Besprechung im Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen, S. 15

EurailFreight

München, 22./23.5.2003, S. 47

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Paris, 5.6.2003, S. 50

Internationale Sommerakademie 2003

Sopron, 19.-22.6.2003, S. 51

Dr. Kurt Spera – 75 Jahre, S. 66

Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht – Kiew, 21./22.10.2003 – S. 86

IDIT-UIC-CIT – Paris, 4.12.2003 – S. 90

Bücherschau

Baumbach/Hopt (Bearbeiter), Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), S. 91

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferung 3/02, S. 15
Ergänzungslieferung 1/03, S. 92

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts), S. 16

Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.), EG-Verkehrsrecht, 3. Ergänzungslieferung Mai 2002, S. 66

Sir Roy Goode, Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und Protokoll betreffend Besonderheiten der Luftfahrzeugausrüstung – Amtlicher Kommentar, S. 17

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, Praxishandbuch Transportrecht, 3. Ergänzungslieferung, S. 92

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 13. Ergänzungslieferung, Stand 1.8.2002, S. 16
14. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2003, S. 67

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 18, 51, 67, 93

Summary

Central Office Communications

Accession to COTIF

Ukraine, p. 65

Accession to the 1990 Protocol

Iraq, p. 1

Ratification of the 1999 Protocol

Algeria and Poland, p. 1

Liechtenstein, p. 19

Germany, p. 49

Lithuania and Czech Republic, p. 66

List of CIV lines, p. 49

List of CIM lines, p. 49, 66

Recruitment for the post of Director General of the Central Office, p. 66

OTIF Organs

Administrative Committee

99th session – Bratislava, 15/16.5.2003 – p. 19

100th session – Berne, 6/7.11.2003 – p. 67

RID Committee of Experts

See "Dangerous Goods"

RID Committee of Experts working group on tank and vehicle technology

See "Dangerous Goods"

RID Committee of Experts working group on chapter 1.9 "Transport Restrictions by the competent Authorities"

see "Dangerous Goods"

Central Office

Maria Lehmann †, p. 20

Great honour for a member of staff of the Central Office, p. 68

COTIF

Accession of the European Community to COTIF

Negotiations concerning the conditions of accession – Berne, 27.6.2003 – p. 20

Dangerous Goods

RID/ADR/ADN Joint Meeting

Berne, 24-28.3.2003, p. 3

Geneva, 1-10.9.2003, p. 68

Bonn, 13-17.10.2003, p. 68

RID/ADR Working Group on transport documentation

Hamburg, 10/11.6.2003

Frankfurt, 22/23.9.2003, p. 50

RID Committee of Experts

40th Session – Sinaia (Romania), 17-21.11.2003 – p. 71

RID Committee of Experts working group on tank and vehicle technology

Bonn, 20/21.2.2003, p. 2

Berne, 11/12.9.2003, p. 54

RID Committee of Experts working group on chapter 1.9 "Transport Restrictions by the competent Authorities"

Würzburg, 23/24.6.2003, p. 51

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

Geneva, 30.6–4.7.2003, p. 52

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

Geneva, 19-23.5.2003, p. 21

UIC "Carriage of Dangerous Goods" Group of Experts

Dijon, 26/27.2.2003, p. 3

Spoletto, 5/6.11.2003, p. 71

Technology

Information seminar on the COTIF 1999 Rules for Approval – Berne, 26.6.2003 – p. 22

Other Activities

OTIF-UNIDROIT

Draft protocol on Matters specific to Railway Rolling Stock to the Convention on International Interests in Mobile Equipment –

3rd Joint Meeting – Berne, 5-13.5.2003 – p. 24

Co-operation with International Organizations and Associations

European Communities (EC)

Study on compensation schemes in rail transport – Brussels, 20.6.2003 – p. 25

United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)

Inland Transport Committee (ITC) – Geneva, 18-20.2.2003 – p. 5

Working Party on Rail Transport – Geneva, 21-23.10.2003 – p. 73

Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) – Geneva, 7-9.7.2003 and 3/4.11.2003 – p. 74

United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

11th Meeting of Working Group III (Transport law) – New York, 24.3-4.4.2003 – p. 26

12th Meeting of Working Group III (Transport Law) – Vienna, 6-17.10.2003 – p. 75

International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)

Draft protocol on Matters specific to Railway Rolling Stock to the Convention on International Interests in Mobile Equipment Washington, 19/20.3.2003, p. 6

European Conference of Ministers of Transport (ECMT)

50 Year Jubilee of ECMT – Brussels, 22-24.4.2003 – p. 27
Meeting of the ECMT Committee of Deputies Group on Railways – Paris, 4.6.2003 – p. 27

Organization for Railways Cooperation (OSZhD)

Warsaw, 12.2.2003, p. 6
XXXIst OSZhD Conference of Ministers – Tbilisi, 19/20.6.2003 – p. 28

International Rail Transport Committee (CIT)

General Assembly 2003 – Berne, 22.5.2003 – p. 31

Arab Union of Railways (UACF)

XIth UACF Scientific Symposium – Beirut, 5-8.10.2003 – p. 76

Studies

Eric Desfougères, Deregulation and legal security, p. 7

Hans Rudolf Isliker, Subject: Safety – Safety of the Brenner base tunnel: How should the problem be considered fundamentally? – p. 29

Dr Gerfried Mutz, The International Registry for International Interests in Railway Rolling Stock, p. 34

Case Law

(a) Arranged according to the Articles of CIM, CIV and national laws

CIM

CIM Article 1 § 1 and COTIF Article 2 § 2

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

CIM Articles 1 and 51

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

CIV

Articles 5, 8, 17 § 2, 35 and 41

1. In transfrontier car train transport, the railway undertaking is, regardless of fault, liable under Article 35 § 1 of CIV for graffiti damage caused by a third party to a passenger's motor vehicle whilst it is in the custody of the railway undertaking.
2. EVO §§ 1, 25, 31, 36, in conjunction with HGB § 427 I No. 1 does not exclude the liability of the railway undertaking, as according to EVO § 1, the provisions of EVO only apply to transfrontier transport if and in so far as the CIV Uniform Rules (CIV UR) do not provide

otherwise. However, the basis and extent of liability are comprehensively provided for in CIV Articles 35 and 36.

3. The rules covering liability in CIV Article 35 ff. are not at the disposal of the parties. A railway undertaking's general terms of business directed at amending the CIV UR are to this extent null and void in accordance with CIV Articles 5 and 8.
4. A railway undertaking will not be able to substantiate its burden of establishing (certain facts) and burden of proof within the meaning of CIV Articles 35 § 2 and 36 in respect of the unavailability of graffiti being sprayed on a passenger's car whilst in the custody of the railway if no specific security measures have been taken to protect the vehicles, p. 39.

National law

§ 413 of the Austrian Commercial Code (HGB); §§ 2, 39, 41(a) of the Austrian general provisions for forwarders (AÖSp); §§ 1, 3 para. 1 of the Austrian forwarding insurance certificate (SVS)

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

Austrian Rail and Motor Vehicle Liability Act (Österreichisches Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz (EKHG)), § 1, 5 paras. 1 and 9

1. An accident caused by a passenger travelling with Austrian Railways (ÖBB), who, in a couchette compartment, fell backwards onto the sleeping plaintiff (on the bottom bunk) when getting out of his (the top) bunk, occurred during operation of the railway, so ÖBB is in principle liable in accordance with the provisions of the EKHG. While the accident is not connected with the specific operational hazards – sudden movement of the train was not among the causes of the injury – it is attributable to the activity of transport: in the same way as the use of seats, the use of bunks in a couchette

compartment is part of the railway's typical activity of transport ("other operational hazard").

2. Relieving ÖBB from liability would imply the exercise of the most extreme possible and reasonable care according to the circumstances of the case. However, since no bottom bunk was available, a particularly careful couchette car guard would at least have placed the top bunk lower or adjusted a middle bunk for the passenger (the main defendant) (who subsequently fell), who, because of his age (born 1919), was looking for a bottom bunk. This would have reduced the risk of a fall and would very probably have prevented the accident occurring, so ÖBB cannot benefit from relief from liability, p. 55.

German Rail Transport Act (EVO), §§ 1, 25, 31, 36, Commercial Code (HGB), § 427 I No. 1 and Civil Code (BGB), § 309 No. 7b

1. In transfrontier car train transport, the railway undertaking is, regardless of fault, liable under Article 35 § 1 of CIV for graffiti damage caused by a third party to a passenger's motor vehicle whilst it is in the custody of the railway undertaking.
2. EVO §§ 1, 25, 31, 36, in conjunction with HGB § 427 I No. 1 does not exclude the liability of the railway undertaking, as according to EVO § 1, the provisions of EVO only apply to transfrontier transport if and in so far as the CIV Uniform Rules (CIV UR) do not provide otherwise. However, the basis and extent of liability are comprehensively provided for in CIV Articles 35 and 36.
3. The rules covering liability in CIV Article 35 ff. are not at the disposal of the parties. A railway undertaking's general terms of business directed at amending the CIV UR are to this extent null and void in accordance with CIV Articles 5 and 8.
4. A railway undertaking will not be able to substantiate its burden of establishing (certain facts) and burden of proof within the meaning of CIV Articles 35 § 2 and 36 in respect of the unavailability of graffiti being sprayed on a passenger's car whilst in the custody of the railway if no specific security measures have been taken to protect the vehicles, p. 39.

§ 452 of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch - HGB)

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

(b) Arranged according to subject

Application of CIM (General conditions of)

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization

IV

of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.

3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

Application of CIM (General conditions of)

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

Carriage of motor vehicles

– Liability of the railway

- *Burden of proof*

1. In transfrontier car train transport, the railway undertaking is, regardless of fault, liable under Article 35 § 1 of CIV for graffiti damage caused by a third party to a passenger's motor vehicle whilst it is in the custody of the railway undertaking.
2. EVO §§ 1, 25, 31, 36, in conjunction with HGB § 427 I No. 1 does not exclude the liability of the railway undertaking, as according to EVO § 1, the provisions of EVO only apply to transfrontier transport if and in so far as the CIV Uniform Rules (CIV UR) do not provide otherwise. However, the basis and extent of liability are comprehensively provided for in CIV Articles 35 and 36.
3. The rules covering liability in CIV Article 35 ff. are not at the disposal of the parties. A railway undertaking's general terms of business directed at amending the CIV UR are to this extent null and void in accordance with CIV Articles 5 and 8.
4. A railway undertaking will not be able to substantiate its burden of establishing (certain facts) and burden of proof within the meaning of CIV Articles 35 § 2 and 36 in respect of the unavoidability of graffiti being sprayed on a passenger's car whilst in the custody of the railway if no specific security measures have been taken to protect the vehicles, p. 39.

Duty of care

– of the railway (in the carriage of passengers)

1. An accident caused by a passenger travelling with Austrian Railways (ÖBB), who, in a couchette compartment, fell backwards onto the sleeping plaintiff (on the bottom bunk) when getting out of his (the top) bunk, occurred during operation of the railway, so ÖBB is in principle liable in accordance with the provisions of the EKHG. While the accident is not connected with the specific operational hazards – sudden movement of the train was not among the causes of the injury – it is attributable to the activity of transport: in the same way as the use of seats, the use of bunks in a couchette compartment is part of the railway's typical activity of transport ("other operational hazard").
2. Relieving ÖBB from liability would imply the exercise of the most extreme possible and reasonable care according to the circumstances of the case. However, since no bottom bunk was available, a particularly careful couchette car guard would at least have placed the top bunk lower or adjusted a middle bunk for the passenger (the main defendant) (who subsequently fell), who, because of his age (born 1919), was looking for a bottom bunk. This would have reduced the risk of a fall and would very probably have prevented the accident occurring, so ÖBB cannot benefit from relief from liability, p. 55.

Forwarder

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

Legal nature of CIM

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.

2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

Legal nature of CIM

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

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

(Relief from liability)

– behaviour of a third party

1. An accident caused by a passenger travelling with Austrian Railways (ÖBB), who, in a couchette compartment, fell backwards onto the sleeping plaintiff (on the bottom bunk) when getting out of his (the top) bunk, occurred during operation of the railway, so ÖBB is in principle liable in accordance with the provisions of the EKHG. While the accident is not connected with the specific operational hazards – sudden movement of the train was not among the causes of the injury – it is attributable to the activity of transport: in the same way as the use of seats, the use of bunks in a couchette compartment is part of the railway's typical activity of transport ("other operational hazard").
2. Relieving ÖBB from liability would imply the exercise of the most extreme possible and reasonable care according to the circumstances of the case. However, since no bottom bunk was available, a particularly careful couchette car guard would at least have placed the top bunk lower or adjusted a middle bunk for the passenger (the main defendant) (who subsequently fell), who, because of his age (born 1919), was looking for a bottom bunk. This would have reduced the risk of a fall and would very probably have prevented the accident occurring, so ÖBB cannot benefit from relief from liability, p. 55.

National law

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.
4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

National law

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

Other actions

1. For application of the CIM UR, the agreed transport route is decisive and not the route on which the consignment was actually carried.
2. The mandatory nature of the provisions of the CIM UR governing liability arises from the planned standardization of the special freight law for railways in international transport. Where the CIM UR prescribe liability, they supersede to this extent the agreed Austrian "general provisions for forwarders" (AÖSp). The fixed cost forwarder is liable for claims arising from the rail freight contract itself and may not invoke relief from liability in accordance with § 41(a) of the AÖSp.
3. The CIM UR do not prohibit the provision of insurance based on the Austrian certificate of forwarding insurance (SVS); the AÖSp are not superseded in this respect. If a transport operation subject to the CIM UR is covered by the forwarding and haulage insurance, the SVS insurers are liable in addition to the fixed cost forwarder in accordance with the provisions of the SVS.

4. The SVS insurer is also liable under the terms of the SVS if, owing to other mandatory provisions, the AÖSp are not applicable to the case of damage (in this case: UR CIM).
5. Fixed cost forwarding is also presumed if only certain costs forming only a small proportion of the overall costs are subject to separate settlement, p. 10.

Reconsignment

In a case of loss or damage at an unknown loss or damage location, the carrier in the context of a multimodal transport operation from Germany to the Kyrgyz Republic (carriage by road and subsequent carriage by rail under a CIM-SMGS reconsignment) is liable according to § 452 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch* - HGB). International Conventions (CIM, SMGS) do not apply if a multimodal contract has existed between the parties, p. 76.

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

	Date or No.	Page
Germany		
Landgericht Hildesheim	13.02.2003	39
Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg	16.05.2002	76
Austria		
Oberster Gerichtshof	28.02.2001	10
Oberster Gerichtshof	21.12.2000	55

Miscellaneous Information

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

York, 30/31.1.2003, p. 12
Berne, 22/23.5.2003, p. 45

Discussion at the Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland, p. 14

EurailFreight

Munich, 22/23.5.2003, p. 43

French Private Wagon Association (AFWP)

Paris, 5.6.2003, p. 46

International Summer Academy 2003

Sopron, 19-22.6.2003, p. 47

Dr. Kurt Spera – 75 years old, p. 61

Conference on International Rail Transport Law –

Kiev, 21/22.10.2003 – p. 81

IDIT-UIC-CIT – Paris, 4.12.2003 – p. 85

Book Reviews

Baumbach/Hopt (editors), *Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)* (Commercial Code, with Ltd. and Co., commercial clauses, banking and stock exchange law, transport law (excluding maritime law), p. 85

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht (Law on the Carriage of Passengers)*, supplement number 3/02, p. 14
supplement number 1/03, p. 86

Filthaut, Werner, *Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts)*, [Liability Act (commentary on the Liability Act and on the conflicting provisions of the law governing liability in tort and contractual liability)], p. 15

Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (editors), *EG-Verkehrsrecht (EC Transport Law)*, 3rd supplement, May 2002, p. 61

Sir Roy Goode, *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters specific to Aircraft Equipment – Official Commentary*, p. 16

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht, (Practical Handbook of Transport Law)*, 3rd supplement, p. 86

Kunz, Wolfgang (editor), *Eisenbahnrecht (Railway Law)*. Systematic collection with explanations of the German, European and international requirements,
13th supplement, status as at 1.8.2002, p. 15
14th supplement, status as at 1.6.2003, p. 62

Publications on transport law and associated branches of law, and on technical developments in the rail sector, p. 17, 47, 62, 87