

Les modifications apportées aux dispositions de responsabilité au cours des 100 dernières années concernent essentiellement les limites de responsabilité, les motifs de dégagement de la responsabilité et la répartition de la charge de la preuve.

IV. Responsabilité du titulaire conformément à l'article 92 des CGU

La réglementation valide actuellement énoncée dans la Fiche UIC 433 (art. 92 des CGU) est libellée dans les termes suivants:

"a) Le titulaire est responsable de tout dommage causé au chemin de fer ou à un autre titulaire résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon, même si ce dommage est imputable à un vice caché du wagon. A l'égard de tout autre tiers, la responsabilité du titulaire est régie par les dispositions de la loi nationale applicable.

La responsabilité du titulaire du wagon, selon la disposition ci-dessus, n'est pas modifiée dans le cas:

- de wagons à essieux interchangeables munis d'essieux banalisés,
- de wagons munis de pièces unifiées interchangeables à la suite de réparations effectuées par le chemin de fer aux conditions de l'article 49.

b) Lorsque le dommage a été causé par une pièce du châssis dont dépend la sécurité de l'exploitation, le titulaire est déchargé de cette responsabilité si le chemin de fer ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute; dans tous les autres cas, le titulaire n'est déchargé de cette responsabilité que s'il prouve que le dommage résulte d'une faute du chemin de fer.

Pour se décharger en tout ou en partie de sa responsabilité, le titulaire ne peut invoquer le contrôle du wagon par le chemin de fer au moment de l'immatriculation, après les opérations d'entretien, de révision ou de réparation ou lors de l'acceptation au transport, que si le dommage est causé par un vice apparent d'une pièce du châssis dont dépend la sécurité de l'exploitation et existant lors du contrôle effectué par le chemin de fer.

c) Sauf dans le cas du littéra b) ci-dessus, le titulaire garantit le chemin de fer contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon.

d) Pour le règlement de ces dommages, le chemin de fer immatriculateur fait valoir les droits des chemins de fer étrangers vis-à-vis du titulaire et il est le seul admis à le faire.

e) Toutefois, le chemin de fer ne se prévaut pas des dispositions ci-dessus lorsque le titulaire n'a pas commis de faute et dans la mesure où les dommages sont supportés par un tiers responsable.

En conclusion, la clause de responsabilité mentionnée ci-dessus signifie que le titulaire est responsable - même si la faute ne lui est pas imputable - de tous les dommages causés par un wagon de particulier immatriculé à son nom, c'est-à-dire pour des dommages causés au chemin de fer ou à tout autre titulaire. Le titulaire est dégagé de cette responsabilité lorsque le dommage est imputable au chemin de fer. Toutefois, le titulaire doit pouvoir prouver que le dommage résulte d'une faute du chemin de fer. Dans les cas où le dommage ait été causé par une pièce du châssis important pour la sécurité de fonctionnement, le titulaire n'a pas besoin de prouver la faute du chemin de fer. C'est plutôt au chemin de fer de faire preuve de sa non-culpabilité. Si le chemin de fer est en mesure de prouver que la faute ne lui est pas imputable, le titulaire porte la responsabilité inhérente au risque, même si le dommage a été causé par le châssis.

A l'égard d'autres tiers, c'est la responsabilité légale qui s'applique, telle qu'elle est réglée diversement dans chaque pays et tout aussi bien si elle est fondée sur la faute ou sur le risque inhérent.

Par exemple en Allemagne, dans le cas de dommages entrant en considération ici, le principe de la responsabilité pour faute s'applique d'une manière générale, mais en cas de dommage à l'environnement une responsabilité fondée sur le risque intervient toutefois partiellement. La responsabilité du titulaire envers d'autres tiers ne sera pas traitée dans la présente étude.

V. Analyse critique des dispositions en vigueur relatives à la responsabilité du titulaire

Ces dispositions relatives à la responsabilité du titulaire et mentionnées dans la Fiche UIC 433 ne correspondent pas, et ce pour des raisons qu'il reste encore à éclaircir dans le détail, aux intérêts des différentes parties et sont partiellement contraires aux principes de droit commun. Les titulaires, bien qu'ayant quelques doutes quant à l'accord de responsabilité qui annule largement les conséquences de cette réglementation peu avantageuse pour le titulaire, n'ont pas eu l'occasion pratique d'exiger la modification des dispositions de responsabilité. Bien au contraire: plus la responsabilité du titulaire était vaste, plus le dégagement de responsabilité par les chemins de fer était grand, si l'on exclut le peu d'exceptions (voir ci-après). Au cours des années, par exemple, la responsabilité inhérente au risque du titulaire qui, au départ, n'était valable que pour les dommages causés au chemin de fer, a été étendue aux dommages causés à d'autres titulaires. Les conditions d'immatriculation représentent un contrat à l'avantage de ce troisième titulaire. En effet, un titulaire auquel un dommage a été causé par le wagon de particulier d'un autre titulaire a le droit d'exiger des dommages et intérêts dont le montant est illimité même s'il est établi

Die Änderungen der Haftungsbestimmungen in den letzten 100 Jahren betrafen meist den Haftungsumfang, die Haftbefreiungsgründe und die Beweislastverteilung.

IV. Einstellerhaftung gemäß Art. 92 AEB

Die derzeit gültige Haftungsregelung im UIC-Merkblatt 433 (Art. 92 AEB) hat folgenden Wortlaut:

"a) Der Einsteller haftet für alle der Eisenbahn oder einem anderen Einsteller zugefügten Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens ergeben, selbst wenn diese Schäden auf verborgene Mängel am Wagen zurückzuführen sind. Gegenüber sonstigen Dritten unterliegt die Haftung des Einstellers den geltenden Landesgesetzen.

Die Haftung des Einstellers des Wagens nach vorstehender Bestimmung gilt unverändert auch für:

- Wagen mit freizügig verwendeten Umsetzradsätzen,
- Wagen, die von der Eisenbahn gemäß den Bedingungen des Art. 49 nach durchgeführten Ausbesserungsarbeiten mit austauschbaren vereinheitlichten Teilen ausgerüstet sind.

b) Der Einsteller ist von dieser Haftung befreit, wenn der Schaden durch einen Teil des Untergestells, von dem die Sicherheit des Betriebes abhängt, verursacht wird und die Eisenbahn nicht beweist, daß der Schaden nicht auf ihrem Verschulden beruht; in allen anderen Fällen ist der Einsteller von dieser Haftung nur befreit, wenn er nachweist, daß der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.

Der Einsteller kann die Kontrolle des Wagens durch die Eisenbahn bei der Einstellung, nach Ausführung von Unterhaltungs-, Untersuchungs- oder Ausbesserungsarbeiten oder bei der Annahme zur Beförderung nur dann zur vollen oder teilweisen Befreiung von seiner Haftung geltend machen, wenn der Schaden durch einen erkennbaren, bereits zum Zeitpunkt der bahnseitigen Kontrolle vorhandenen Mangel eines Teils des Untergestells verursacht ist, von dem die Sicherheit des Betriebes abhängt.

c) Außer im Falle des vorstehenden Buchstaben b) stellt der Einsteller die Eisenbahn von allen Ansprüchen Dritter wegen eines Schadens frei, der durch die Verwendung oder den Umlauf des Wagens entstanden ist.

d) Bei der Regelung dieser Schäden hat die einstellende Eisenbahn die Rechte der fremden Eisenbahn gegenüber dem Einsteller geltend zu machen, und nur sie ist dazu befugt.

e) Jedoch macht die Eisenbahn die obigen Bestimmungen nicht geltend, wenn den Einsteller kein Verschulden trifft und soweit ein verantwortlicher Dritter den Schaden deckt."

Im Ergebnis bedeutet die vorstehende Haftungsklausel, daß der Einsteller auch *ohne Verschulden* für alle durch einen auf seinen Namen eingestellten Privatgüterwagen verursachten Schäden haftet, und zwar für Schäden sowohl der Eisenbahnen wie auch eines anderen Einstellers. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn die Eisenbahn den Schaden verschuldet hat, wobei grundsätzlich der Einsteller das Bahnverschulden beweisen muß. Nur in den Fällen, in denen der Schaden durch ein für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs relevantes Teil des Untergestells verursacht ist, braucht nicht der Einsteller das Verschulden der Bahn zu beweisen, sondern die Eisenbahn hat den Beweis ihres Nichtverschuldens zu führen. Kann die Eisenbahn diesen Beweis führen, so trifft den Einsteller auch bei den durch das Untergestell verursachten Schäden eine *Gefährdungshaftung*.

Gegenüber sonstigen Dritten gilt die gesetzliche Haftung, die in verschiedenen Ländern abweichend geregelt ist und sowohl als Verschuldens- wie auch als Gefährdungshaftung ausgestaltet sein kann.

Beispielsweise gilt in Deutschland bei den hier in Betracht kommenden Schäden im allgemeinen das Prinzip der Verschuldenshaftung, bei Umweltschäden teilweise jedoch eine Gefährdungshaftung. Die Haftung des Einstellers gegenüber sonstigen Dritten bleibt in den nachfolgenden Ausführungen unerörtert.

V. Kritische Bewertung der geltenden Einstellerhaftung

Diese im UIC-Merkblatt 433 enthaltenen Bestimmungen über die Einstellerhaftung sind aus Gründen, auf die im einzelnen noch einzugehen ist, nicht interessengerecht und stehen teilweise im Widerspruch zu allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Wegen des Haftungsabkommens, das die Folgen dieser für den Einsteller ungünstigen Haftungsregelung weitgehend wieder aufhebt, hatten die Einsteller trotz prinzipieller Bedenken aber keine praktische Veranlassung, eine Änderung der Haftungsbestimmungen zu verlangen. Im Gegenteil: Je umfassender die Haftung des Einstellers geregelt war, um so weiter reichte auch die Haftungsfreistellung durch die Eisenbahnen, wenn man von den wenigen Ausnahmen im Haftungsabkommen absieht (s. unten). So ist beispielsweise im Laufe der Zeit die Gefährdungshaftung des Einstellers, die anfänglich nur für der Eisenbahn zugefügte Schäden bestand, auch auf Schäden, die andere Einsteller erlitten haben, ausgedehnt worden. Die Einstellungsbedingungen sind insofern ein Vertrag zugunsten dieser dritten Einsteller. Danach hat ein Einsteller, der durch den Privatgüterwagen eines anderen Einstellers geschädigt worden ist, gegen diesen anderen Einsteller einen betragsmäßig unbeschränkten Scha-

que l'autre titulaire n'est pas en tort. Par l'accord de responsabilité, le chemin de fer dégage le titulaire du wagon ayant causé le dommage de ces exigences notables (sauf dans le peu de cas exceptionnels mentionnés dans l'accord de responsabilité, voir ci-après). Toutefois, dans la pratique, la partie ayant subi le dommage prendrait directement des mesures contre le chemin de fer, étant donné que - selon l'avis général - c'est lui qui supporte les risques de fonctionnement.

A la différence de la réglementation de responsabilité de la Fiche UIC 433, qui - sans l'accord de responsabilité - accable le titulaire, la plupart des lois nationales, et en particulier les dispositions relatives au droit de transport, stipulent que le chemin de fer est systématiquement responsable des dommages causés en cours d'exploitation et ce, même s'il n'est pas en tort. On peut supposer que ces réglementations légales sont équilibrées et conformes aux intérêts des différentes parties. Même si, pour les wagons de particuliers, l'on considère comme admissible le renvoi de la responsabilité inhérente au risque résultant de l'exploitation du chemin de fer de celui-ci au titulaire, cela ne peut être valable pour une réglementation de la charge de preuve selon laquelle le titulaire est obligé de prouver au chemin de fer que le dommage causé en cours d'exploitation lui est imputable. Pour le titulaire, il est évidemment difficile d'apporter une telle preuve étant donné que *le dommage a été causé dans la zone de risque du chemin de fer et par conséquent en dehors de la sphère du titulaire.*

C'est pourquoi, par exemple, le Bundesgerichtshof, cour suprême de cassation allemande, a, en 1967, considéré comme caduque l'ancienne régulation de charge de preuve des conditions d'immatriculation selon laquelle le titulaire est la partie à qui incombe la charge de preuve en ce qui concerne une faute imputable au chemin de fer. La cour suprême a rejeté l'action en dommages et intérêts du chemin de fer contre le titulaire. Le tribunal a clairement établi que ce n'est pas au titulaire de prouver les torts du chemin de fer, mais au chemin de fer de prouver qu'il n'est pas fautif. Il doit être possible de savoir pourquoi une telle répartition de la charge de preuve qui est contenue dans les dispositions de responsabilité (Fiche UIC 433) en ce qui concerne les dommages causés en cours d'exploitation n'est pas également valable pour tous les autres dommages causés lors du service ferroviaire. Toutefois, les titulaires ont accepté à cause de l'accord de responsabilité une réglementation de la charge de preuve variant selon que le châssis ou un autre dispositif était en cause. Etant donné que les chemins de fer déterminent également les prescriptions pour la construction et la maintenance des wagons de particuliers et veillent à ce que ces prescriptions soient respectées parce qu'ils sont entrepreneurs de l'exploitation ferroviaire et, de ce fait, doivent systématiquement assumer les risques d'exploitation, la responsabilité inhérente au risque du titulaire et notamment la charge de preuve qui lui est imposée pour les dommages causés en cours d'exploitation ferroviaire donnent matière à réflexion.

Les réflexions faites ci-avant montrent que, sans l'accord de responsabilité, les conditions d'immatriculation réglementent la responsabilité du titulaire de façon immodérément préjudiciable pour le titulaire et en partie contradictoire aux principes de droit commun.

VI. L'accord de responsabilité

Cette réglementation de la responsabilité qui, selon l'idée que l'on se fait du droit actuellement, ne répond pas aux intérêts des différentes parties, est acceptable pour les titulaires uniquement parce que grâce à l'accord de responsabilité, ils sont pratiquement de nouveau dégagés des conséquences négatives de cette réglementation. Voici le texte de l'accord de responsabilité (art. 94 des CGU):

"Le réseau immatriculateur renonce à faire valoir ses droits vis-à-vis du titulaire en ce qui concerne les dommages dont celui-ci est responsable en application des dispositions de l'article 92.

Le réseau immatriculateur garantit le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon et dont le titulaire est responsable en application des dispositions de l'article 92. Cette garantie ne s'applique cependant pas aux actions engagées contre le titulaire et fondées sur la destruction ou des avaries subies par le wagon qui a provoqué le dommage ou par d'autres wagons immatriculés au nom de ce même titulaire. Les contrats passés par le titulaire avec des tiers ne sont opposables au chemin de fer que pour autant qu'ils n'augmentent pas les charges qui incomberaient au chemin de fer s'il s'était agi d'un de ses propres wagons. Des accords et des reconnaissances de responsabilité ne lient ce dit chemin de fer que si ceux-ci ont été établis avec son consentement ou si ce chemin de fer, sur demande, ne s'est pas prononcé dans un délai de trois mois à partir de la date de cette demande, il ne sera lié par un jugement par défaut que moyennant un accord formel de sa part.

Les dispositions qui précèdent ne s'étendent aux avaries causées par la marchandise transportée que pour autant que celles-ci soient une conséquence d'une avarie du wagon ou d'un accident provoqué par le wagon.

Elles ne s'appliquent pas aux dommages résultant:

- d'un dol ou d'une faute lourde du titulaire,
- des propriétés spécifiques des substances nucléaires,
- d'un défaut ou d'une insuffisance de nettoyage (ou lavage, désinfection, etc.) du wagon lorsque cette opération est nécessitée par la nature de la marchandise à transporter.

denersatzanspruch, selbst wenn feststeht, daß den anderen Einsteller kein Verschulden trifft. Durch das Haftungsabkommen stellt die Eisenbahn den Einsteller des schadensverursachenden Wagens von diesen weitgehenden Ansprüchen frei (außer in den im Haftungsabkommen geregelten wenigen Ausnahmefällen, s. unten). In der Praxis würde der Geschädigte allerdings ohnehin in aller Regel direkt gegen die Eisenbahn vorgehen, da sie nach allgemeiner Anschauung die Betriebsgefahr trägt.

Anders als in der den Einsteller ohne das Haftungsabkommen belastenden Haftungsregelung des UIC-Merkblatts 433 gilt nach den meisten Landesgesetzen, insbesondere den frachtrechtlichen Bestimmungen, daß für Schäden, die durch den Eisenbahnbetrieb verursacht worden sind, grundsätzlich die Eisenbahn haftet, und zwar auch ohne Verschulden. Es kann davon ausgegangen werden, daß diese gesetzlichen Regelungen interessengerecht und ausgewogen sind. Selbst wenn man bei den Privatgüterwagen eine Abwälzung der aus dem Eisenbahnbetrieb resultierenden Gefährdungshaftung von der Eisenbahn auf den Einsteller für zulässig erachtet, so kann dies nicht für eine Beweislastregelung gelten, nach welcher der Einsteller gezwungen ist, der Eisenbahn ein Verschulden an einem im Eisenbahnbetrieb entstandenen Schaden nachzuweisen. Ein solcher Beweis ist für den Einsteller naturgemäß nur schwer zu führen, da der Schaden im Gefahrenkreis der Bahn und damit außerhalb der Sphäre des Einstellers entstanden ist.

Aus diesem Grunde hat zum Beispiel das oberste deutsche Zivilgericht, der Bundesgerichtshof, in einem Rechtsstreit im Jahre 1967 die alte Beweislastregelung in den Einstellungsbedingungen, wonach der Einsteller hinsichtlich eines Bahnverschuldens beweispflichtig ist, als unwirksam angesehen und die Schadensersatzklage der Eisenbahn gegen den Einsteller abgewiesen. Das Gericht hat eindeutig festgestellt, daß nicht der Einsteller ein Verschulden der Eisenbahn, sondern daß diese ihr Nichtverschulden beweisen muß. Es muß die Frage erlaubt sein, warum eine solche Beweislastverteilung, die hinsichtlich der vom Untergestell verursachten Schäden in den geltenden Haftungsbestimmungen des UIC-Merkblatts 433 enthalten ist, nicht auch für die sonstigen im Eisenbahnbetrieb entstandenen Schäden gilt. Die Einsteller haben allerdings wegen des Haftungsabkommens bisher eine nach Untergestell und sonstigen Wageneinrichtungen differenzierte Beweislastregelung hingenommen. Da die Bahnen die Bau- und Instandhaltungsvorschriften auch für Privatgüterwagen festlegen und ihre Einhaltung kontrollieren, vor allem aber, weil sie Unternehmer des Bahnbetriebs sind und daher grundsätzlich das Betriebsrisiko tragen müssen, ist sowohl die generelle Gefährdungshaftung des Einstellers als auch insbesondere die ihm aufgebürdete Beweislast bei im Bahnbetrieb entstandenen Schäden bedenklich.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß ohne das Haftungsabkommen die Einstellerhaftung in einer den Einsteller unangemessen benachteiligenden und allgemeinen Rechtsgrundsätzen teilweise widersprechenden Weise in den Einstellungsbedingungen geregelt ist.

VI. Das Haftungsabkommen

Diese nach heutigem Rechtsverständnis nicht interessengerechte Haftungsregelung ist für die Einsteller nur deshalb hinnehmbar, weil sie durch das Haftungsabkommen von den nachteiligen Folgen der Regelung weitgehend wieder befreit werden. Das Haftungsabkommen (Art. 94 AEB) hat folgenden Wortlaut:

"Die einstellende Eisenbahn verzichtet darauf, ihre Rechte gegenüber dem Einsteller geltend zu machen, soweit es sich um Schäden handelt, für die diese aufgrund des Artikels 92 verantwortlich ist.

Die einstellende Eisenbahn stellt den Einsteller von jedem Anspruch Dritter aufgrund von Schäden frei, die durch die Verwendung oder den Umlauf des Wagens entstanden sind, ausgenommen jedoch Ansprüche, die durch einen Schaden an diesem oder an anderen auf den Namen desselben Einstellers eingestellten Wagen begründet sind. Jedoch kann sich der Einsteller gegenüber der Eisenbahn auf von ihm abgeschlossene Verträge mit Dritten nur insoweit berufen, als die Belastung der Eisenbahn dadurch nicht höher wird, als wenn es sich um einen ihrer eigenen Wagen gehandelt hätte. Vergleiche und Anerkenntnisse sind gegenüber dieser Eisenbahn nur verbindlich, wenn sie mit ihrem Einverständnis zustande gekommen sind oder wenn sich diese Eisenbahn auf Aufforderung nicht innerhalb einer am Tage der Aufforderung beginnenden Frist von 3 Monaten geäußert hat; Versäumnisurteile sind für sie nur im Falle ihrer ausdrücklichen Zustimmung verbindlich.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten für vom beförderten Gut verursachte Schäden nur dann, wenn diese die Folge eines am Wagen entstandenen Schadens oder eines durch den Wagen herbeigeführten Unfalles sind.

Sie gelten nicht für Schäden, die zurückzuführen sind auf:

- Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Einstellers,
- die spezifischen Eigenschaften nuklearer Stoffe,
- mangelhafte bzw. unzureichende Reinigung (bzw. Waschen, Entseuchen usw.) des Wagens, wenn dies aufgrund der Art des zu befördernden Gutes erforderlich ist.

Dans les cas où la responsabilité d'un tiers peut être engagée vis-à-vis du titulaire du chef d'un dommage dont la charge incombe au chemin de fer, conformément aux dispositions du présent article 94, le titulaire doit céder ses droits au chemin de fer ou subroger ce dernier dans ses droits dans la forme régulière qui est susceptible de rendre cette cession ou cette subrogation opposable au tiers intéressé.

En contrepartie du règlement des dommages par le chemin de fer immatriculateur, le titulaire lui verse préalablement une somme qui sera calculée par wagon et par année civile (annexe 2).

Le chemin de fer se réserve le droit, à l'expiration de chaque période quinquennale dont la première a commencé le 1^{er} janvier 1962, de modifier la somme à percevoir du titulaire dans la limite maximale de variation prévue à l'annexe 2.

Les dispositions du présent article 94 s'appliquent également lorsque le wagon est donné en location à des tiers."

Pour simplifier on peut dire que l'accord de responsabilité contient les réglementations suivantes valables en cas de dommages causés par des wagons de particuliers:

a) Le chemin de fer renonce à des droits de dommages et intérêts face au titulaire sauf dans les cas mentionnés au point c).

b) Le chemin de fer dégage le titulaire des droits de dommages et intérêts exigés par des tiers (font exception les droits exigés pour des dommages causés à des wagons immatriculés sous le nom du titulaire, ainsi que les droits correspondant aux cas mentionnés au point c).

c) L'accord de responsabilité n'est pas valable pour les dommages causés par:

- La marchandise transportée, à moins que le dommage soit lui-même le résultat d'un dommage causé au wagon ou d'un accident provoqué par le wagon.

- Le dol et la faute lourde du titulaire.

- Les propriétés spécifiques de produits nucléaires.

- Un nettoyage insuffisant du wagon.

d) Montant et adaptation de la contre-prestation (forfait de responsabilité).

Dans certains cas, l'application de l'accord de responsabilité se révèle difficile en raison de la complexité des réglementations. Une simplification du texte sans changement du contenu matériel serait une tâche utile, certes, mais ardue.

Les difficultés lors de l'application de l'accord de responsabilité résultent d'un système de règles, d'exceptions aux règles et d'exceptions aux exceptions. A cela vient s'ajouter le fait que l'accord de responsabilité présente des points communs avec certaines réglementations du droit de transport (en particulier lorsque le titulaire et l'expéditeur sont identiques) et avec les dispositions concernant la responsabilité des chemins de fer. A ce point, il convient de mentionner que le dégageant du titulaire des prétentions émises par des tiers - dégageant réglé dans l'accord de responsabilité - n'est logiquement applicable que si les *prétentions* du tiers sont *fondées*. Si, en revanche, un tiers désire faire valoir un droit non fondé, l'accord de responsabilité ne peut être appliqué.

Etant donné que quelques risques ne sont pas couverts par l'accord de responsabilité (voir point c) ci-dessus), il est recommandé au titulaire de conclure une assurance de responsabilité civile supplémentaire.

VII. Motifs et objectifs de l'accord de responsabilité

Les principales raisons qui ont conduit en son temps à l'élaboration de cet accord sont les suivantes:

- Les discussions qui ont duré des années entre les titulaires et les chemins de fer ayant pour objet les dispositions de responsabilité temporairement peu claires et préjudiciables aux titulaires devraient prendre fin grâce à un compromis. Cet accord a pu être établi car les deux parties n'étaient pas inflexibles sur leur position.

- L'accord de responsabilité permettait, dans le rapport entre le chemin de fer et le titulaire, de régler des dommages simplement et dans l'intérêt des deux parties sans être obligé de vérifier qui des deux était responsable. Cette solution offrait la possibilité de réduire à un minimum les interruptions de service et d'économiser d'importants frais de procédure.

VIII. Discussions concernant les réflexions de l'UIC

L'objectif visé actuellement par l'UIC est d'établir un équilibre total entre les recettes et les dépenses. Les raisons mentionnées ci-après s'opposent à un tel objectif:

- La compensation 1:1 est en contradiction avec l'accord de responsabilité en tant que compromis établi entre les chemins de fer et les titulaires en vue de régler la question litigieuse de la responsabilité.

- Dans une statistique des dommages, seuls les dommages peuvent être imputés aux titulaires pour lesquels, conformément au droit en vigueur, ceux-ci sont effectivement responsables. Le but de l'accord de responsabilité est justement de renoncer à un règlement définitif, c'est-à-dire en fin de compte, un règlement

Haftet ein Dritter dem Einsteller gegenüber für einen Schaden, der nach den Bestimmungen dieses Artikels zu Lasten der Eisenbahn geht, so hat der Einsteller seine Ansprüche an die Eisenbahn abzutreten und diese in seine Rechte einzusetzen, und zwar in einer dem Dritten gegenüber rechtswirksamen Form.

Als Gegenleistung für die Regulierung dieser Schäden durch die einstellende Eisenbahn zahlt der Einsteller ihr im voraus einen Betrag, der pro Wagen und Kalenderjahr berechnet wird (Anhang 2).

Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, jeweils nach Ablauf eines Zeitraums von 5 Jahren, von dem der erste am 1. Januar 1962 begann, den Betrag, den sie vom Einsteller erhebt, innerhalb der im Anhang 2 vorgesehenen Höchstgrenze zu verändern.

Die Bestimmungen dieses Artikels sind auch anzuwenden, wenn der Wagen an einen Dritten vermietet ist."

Vereinfacht dargestellt enthält das Haftungsabkommen also im wesentlichen folgende Regelungen bei von Privatgüterwagen verursachten Schäden:

a) Die Eisenbahn verzichtet außer in den Fällen unter c) auf Schadensersatzansprüche gegen den Einsteller.

b) Die Eisenbahn stellt den Einsteller von Schadensersatzansprüchen Dritter frei (ausgenommen hiervon sind Ansprüche wegen Schäden an Wagen, die auf den Namen des Einstellers eingestellt sind, sowie Ansprüche in den Fällen unter c))

c) Das Haftungsabkommen gilt nicht bei Schäden, die verursacht sind durch

- das beförderte Gut, es sei denn, der Schaden ist seinerseits die Folge eines am Wagen entstandenen Schadens oder eines durch den Wagen herbeigeführten Unfalles,
- Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Einstellers,
- die spezifischen Eigenschaften nuklearer Stoffe,
- unzureichende Reinigung des Wagens.

d) Höhe und Anpassung der Gegenleistung (Haftungspauschale).

Die Anwendbarkeit des Haftungsabkommens gestaltet sich in manchen Fällen wegen der komplizierten Regelungen schwierig. Eine Vereinfachung des Textes, ohne daß sich der materielle Gehalt ändert, könnte eine lohnende, aber nicht leichte Aufgabe sein.

Die Schwierigkeiten bei der Anwendung des Haftungsabkommens resultieren aus der Systematik von Regel, Ausnahme von der Regel und Ausnahme von der Ausnahme. Hinzu kommt, daß das Haftungsabkommen Berührungspunkte zu frachtrechtlichen Haftungsregelungen (insbesondere wenn Einsteller und Absender identisch sind) und zu den Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn hat. An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß die im Haftungsabkommen geregelte Freistellung des Einstellers von Ansprüchen Dritter logischerweise überhaupt nur dann zum Tragen kommt, wenn der Dritte einen berechtigten Anspruch gegen den Einsteller hat. Macht dagegen ein Dritter einen Anspruch geltend, der nicht berechtigt ist, ist das Haftungsabkommen gar nicht anwendbar.

Da einige Haftungsrisiken durch das Haftungsabkommen nicht gedeckt sind (s. oben c), empfiehlt es sich für den Einsteller, eine zusätzliche Haftpflichtversicherung abzuschließen.

VII. Motive und Ziele des Haftungsabkommens

Die Beweggründe, die seinerzeit zu diesem Abkommen führten, waren in erster Linie folgende:

- Die jahrelangen Auseinandersetzungen zwischen Einstellern und Eisenbahnen über die zeitweise sehr unklaren und den Einsteller unangemessen benachteiligenden Haftungsbestimmungen sollten durch einen Kompromiß beendet werden. Das Haftungsabkommen war nur möglich, weil beide Seiten nicht starr an ihren Positionen festhielten.
- Das Haftungsabkommen ermöglichte im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Einsteller ohne Prüfung der Frage, wer von beiden haftet, eine unkomplizierte, im Interesse beider Seiten liegende Regulierung von Schäden. Dadurch konnten schadensbedingte Betriebsstörungen auf ein Minimum reduziert und erhebliche Prozeßkosten eingespart werden.

VIII. Auseinandersetzung mit den Überlegungen der UIC

Gegen das zur Zeit von der UIC angestrebte Ziel eines vollständigen Ausgleichs von Einnahmen und Ausgaben im Rahmen des Haftungsabkommens sprechen folgende Gründe:

- Der Ausgleich 1:1 widerspricht dem Haftungsabkommen als einem Kompromiß zwischen Eisenbahnen und Einstellern hinsichtlich der strittigen Frage der Einstellerhaftung.
- Den Einstellern können in einer Schadensstatistik nur solche Schäden angelastet werden, für die sie nach geltendem Recht tatsächlich haften würden. Sinn des Haftungsabkommens ist es aber gerade, im Interesse beider Seiten auf eine endgültige, das heißt letztlich gerichtlich herbeigeführte Klärung der Haftungsfrage

par voie judiciaire et ce, dans l'intérêt des deux parties. Il est évident que les cas de dommages non éclaircis du point de vue du droit de responsabilité ne peuvent être entièrement imputés aux titulaires. Ce serait pourtant le fait dans le cas d'une compensation 1 : 1 entre les recettes et les dépenses dans le cadre de l'accord de responsabilité.

- L'accord de responsabilité n'est pas un contrat d'assurance et les chemins de fer ne sont pas des assureurs. Ceci va en effet à l'encontre des prescriptions légales concernant les assurances. Une autre différence est que les compagnies d'assurance en général effectuent un dédommagement uniquement lorsque la responsabilité de l'assuré est déterminée. Toutefois, le but de l'accord de responsabilité est, comme il a été mentionné plus haut, de renoncer à un tel éclaircissement.
- Les wagons de particuliers sont immatriculés auprès d'un chemin de fer et font ainsi partie de son parc. La construction et la maintenance des wagons s'effectuent conformément aux prescriptions des chemins de fer. Les ateliers de réparation privés sont homologués par les chemins de fer compétents. Les wagons réparés dans ces ateliers sont contrôlés par le chemin de fer avant leur remise en service. Les wagons de particuliers représentent, comme les wagons appartenant au chemin de fer, des moyens de production de ce dernier dans le parc duquel ils sont immatriculés. Par conséquent, ces wagons et les wagons appartenant au chemin de fer doivent être considérés de la même façon. Jusqu'à maintenant, l'UIC n'a jamais contesté le fait que les wagons de particuliers libèrent les chemins de fer d'effectuer des investissements propres et des frais de maintenance. Les chemins de fer paient pour cela une rétribution sous forme d'acompte pour les wagons de particuliers. Par le renvoi de la responsabilité inhérente au risque du chemin de fer au titulaire, le chemin de fer est libéré, si l'on ne tient pas compte de l'accord de responsabilité, des frais de dommages propres sans que cela se manifeste dans le montant de l'acompte pour les wagons de particuliers. Si par contre le titulaire doit supporter tous les dommages causés par la mise en oeuvre de wagons de particuliers, comme cela serait le cas dans une compensation 1 : 1, la décharge financière sensible en résultant pour le chemin de fer devrait être prise en compte lors du calcul de l'acompte pour les wagons de particuliers.

Mis à part les principes de droit de responsabilité, les rétributions de dommages entrant dans les statistiques des chemins de fer ne sont pas, dans certains cas et en ce qui concerne leur montant, sans présenter certains dangers. Il convient en effet de tenir compte entre autres des points suivants:

- Les chemins de fer se sont-ils efforcés de maintenir le dommage à un niveau aussi faible que possible?

- Lors d'acquisitions de remplacement effectuées par les chemins de fer, a-t-on tenu compte, le cas échéant, des escomptes "ancien pour nouveau"?
- Les chemins de fer ont-ils fait usage de leur possibilité de recours envers un tiers, par exemple l'expéditeur? Au chiffre 5 des directives pour l'interprétation, il est mentionné qu'en cas de dommages imputables à un tiers, le chemin de fer *est en devoir* d'intenter une action contre ce tiers.

IX. Adaptation du forfait de responsabilité

L'objectif de l'UIC d'obtenir dans le cadre de l'accord de responsabilité une compensation totale entre les dépenses dues aux dommages et les recettes ne va pas seulement à l'encontre des intérêts justifiés des titulaires. En clair, cela signifierait la résiliation de l'accord de responsabilité. Si toutefois l'on désire maintenir cet accord, la question se pose d'une adaptation raisonnable du forfait de responsabilité. L'accord prévoit une augmentation maximale de 7 francs UIC tous les 5 ans. Si l'UIC souhaite aller au-delà de ces montants maximums, elle doit argumenter de façon convaincante, que les remboursements de dommages ont augmenté de façon disproportionnée, non seulement en raison de l'inflation, mais aussi pour des raisons que le chemin de fer n'a pas à soutenir. Pour effectuer une comparaison, on pourrait reprendre d'anciennes statistiques qui toutefois devraient reposer sur les mêmes critères que les nouvelles statistiques.

Une adaptation du forfait s'orientant sur le taux d'inflation pourrait éventuellement avoir lieu à des intervalles inférieurs à 5 ans. On pourrait également réfléchir si, à l'avenir, le montant d'augmentation maximum ne devrait pas être fixé par un pourcentage plutôt que par un montant absolu.

X. Propositions pour une nouvelle réglementation de la responsabilité du titulaire

Indépendamment du maintien de l'accord de responsabilité et de ses modalités futures, la réglementation de la responsabilité du titulaire qui est à la base de l'accord de responsabilité doit être revue de toute urgence. Bien qu'une responsabilité du titulaire dérivant purement de la faute serait la plus conforme aux principes de droit commun, plusieurs variantes de réglementations sont possibles pour obtenir un compromis entre le chemin de fer et le titulaire. Si, pour simplifier, on considère les deux formes de responsabilité de base, la responsabilité inhérente au risque et la responsabilité dérivant de la faute et que l'on combine ces deux formes avec des règles de charge de preuve, on obtient quatre modèles de responsabilité:

1. Le titulaire est responsable lorsque le chemin de fer prouve que la faute est imputable au titulaire.
2. Le titulaire est responsable lorsqu'il ne prouve pas que la faute ne lui est pas imputable.

zu verzichten. Es leuchtet ein, daß die haftungsrechtlich ungeklärten Schadensfälle nicht voll zu Lasten der Einsteller gehen können. Das wäre aber bei einem Ausgleich 1 : 1 zwischen Einnahmen und Ausgaben im Rahmen des Haftungsabkommens der Fall.

- Das Haftungsabkommen ist kein Versicherungsvertrag, die Eisenbahnen sind keine Versicherer. Dem stehen auch die gesetzlichen Vorschriften über Versicherungen entgegen. Ein weiterer Unterschied besteht darin, daß Versicherer Entschädigung in aller Regel nur dann leisten, wenn die Haftung des Versicherten geklärt ist. Sinn des Haftungsabkommens ist es aber, wie bereits ausgeführt, auf eine solche Klärung zu verzichten.
- Privatgüterwagen sind bei einer Eisenbahn eingestellt und gehören damit zu deren Wagenpark. Sie werden nach den Vorschriften der Eisenbahn gebaut und instand gehalten. Die Privatausbesserungswerke sind von der für sie zuständigen Eisenbahn zugelassen. Die in ihnen reparierten Wagen werden vor ihrem erneuten Einsatz im Bahnbetrieb von der Eisenbahn abgenommen. Privatgüterwagen sind wie bahneigene Wagen Produktionsmittel der Bahn, in deren Wagenpark sie eingestellt sind. Daraus ergibt sich, daß sie und bahneigene Wagen weitgehend gleichbehandelt werden müssen. Die UIC hat bisher nicht bestritten, daß Privatgüterwagen die Eisenbahnen von eigenen Investitionen und von Instandhaltungskosten befreien. Hierfür zahlen die Eisenbahnen eine Vergütung in Form des Privatgüterwagenabschlags. Durch die Abwälzung der Gefährdungshaftung von der Eisenbahn auf den Einsteller wird die Eisenbahn, läßt man das Haftungsabkommen beiseite, von eigenen Schadensaufwendungen freigehalten, ohne daß sich dies in der Höhe des Privatwagenabschlags niederschlägt. Wenn aber der Einsteller alle durch den Einsatz von Privatgüterwagen verursachten Schäden tragen soll, wie dies bei dem angestrebten Ausgleich 1 : 1 der Fall wäre, müßte die sich daraus ergebende spürbare finanzielle Entlastung der Eisenbahn bei der Bemessung des Privatwagenabschlags berücksichtigt werden.

Abgesehen von den haftungsrechtlichen Grundsätzen sind die in die Schadensstatistik der Eisenbahnen eingegangenen Schadensaufwendungen auch hinsichtlich ihrer Höhe in einzelnen Fällen nicht unbedenklich. Dabei sind u. a. folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Haben die Eisenbahnen alles getan, den Schaden so gering wie möglich zu halten?

- Sind bei Ersatzbeschaffungen der Eisenbahnen gegebenenfalls Abzüge "neu für alt" berücksichtigt worden?
- Haben die Eisenbahnen bestehende Regreßmöglichkeiten gegen Dritte, z. B. Absender, genutzt? In Ziffer 5 der Richtlinien zur Interpretierung ist klargestellt, daß bei Schäden, für die ein Dritter haftet, die Bahn diesen Dritten belangen muß.

IX. Anpassung der Haftungspauschale

Das Ziel der UIC, einen vollständigen Ausgleich zwischen Schadensaufwendungen und Einnahmen im Rahmen des Haftungsabkommens zu erreichen, widerspricht nicht nur den berechtigten Interessen der Einsteller. Im Ergebnis würde dies auch eine Aufkündigung des Haftungsabkommens bedeuten. Soll aber an dem Haftungsabkommen festgehalten werden, stellt sich die Frage einer angemessenen Anpassung der Haftungspauschale. Das Haftungsabkommen sieht eine maximale Anhebung von 7 UIC-Franken alle 5 Jahre vor. Wenn die UIC über diese Maximalbeträge hinausgehen will, muß sie überzeugend darlegen, daß die Schadensaufwendungen nicht nur infolge von Inflation, sondern zusätzlich aus Gründen, die nicht die Eisenbahn zu vertreten hat, überproportional angewachsen sind. Zum Vergleich könnten frühere Schadensstatistiken vorgelegt werden, denen allerdings die gleichen Kriterien wie den neuen Schadensstatistiken zugrunde liegen müßten.

Eine sich an der Inflationsrate orientierende Anpassung der Haftungspauschale könnte unter Umständen auch in kürzeren Zeiträumen als 5 Jahren erfolgen. Außerdem wäre zu überlegen, ob in Zukunft der maximale Erhöhungsbetrag nicht besser durch einen Prozentsatz als durch einen absoluten Betrag festgelegt werden sollte.

X. Vorschläge für eine Neuregelung der Einstellerhaftung

Unabhängig von dem Fortbestand des Haftungsabkommens und seinen zukünftigen Modalitäten bedarf die dem Haftungsabkommen zugrunde liegende Regelung der Einstellerhaftung einer dringenden Reform. Obwohl eine reine Verschuldenshaftung des Einstellers allgemeinen Rechtsgrundsätzen am ehesten entspricht, sind im Wege eines Kompromisses zwischen Eisenbahn und Einsteller differenzierte Haftungsregelungen denkbar. Geht man vereinfachend von den beiden Haftungsgrundformen Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung aus und kombiniert diese mit Beweislastregeln, so ergeben sich vier Haftungsmodelle:

1. Der Einsteller haftet, wenn die Bahn beweist, daß ihn ein Verschulden trifft.
2. Der Einsteller haftet, wenn er nicht beweist, daß ihn kein Verschulden trifft.

3. Le titulaire est responsable lorsque le chemin de fer prouve que la faute ne lui est pas imputable.

4. Le titulaire est responsable lorsqu'il ne prouve pas que la faute est imputable au chemin de fer.

Les cas 1 et 2 sont basés sur une responsabilité dérivant de la faute du titulaire, les cas 3 et 4 sur la responsabilité inhérente au risque créé. Le cas 3 correspond à la réglementation en vigueur actuellement pour des dommages causés par une partie du châssis de laquelle dépend la sécurité de fonctionnement. Le cas 4 correspond à la réglementation valable pour tous les autres dommages causés par des wagons de particuliers. Une nouvelle réglementation de la responsabilité du titulaire devrait s'orienter sur les principes de droit suivants:

1. Il est supposé que la faute est imputable à celui dans la zone de danger duquel le dommage est causé; pour la réfutation de cette présomption, il supporte la charge de preuve.

2. Dans le cas de responsabilité inhérente au risque, il convient d'introduire des montants de responsabilité maximums.

3. La personne qui subit un dommage causé par une force majeure supporte les frais occasionnés par ce dommage (à moins qu'elle soit assurée).

Etant donné que tous les dommages mentionnés ici sont des dommages causés dans la zone d'exploitation et de surveillance du chemin de fer, il serait inopportun que le titulaire soit dans l'obligation de prouver que la faute ne lui est pas imputable ou même qu'elle est imputable au chemin de fer. Etant donné que le devoir de contrôle du chemin de fer ne se limite pas uniquement aux pièces du châssis dont dépend la sécurité de fonctionnement, mais s'étend à l'ensemble du wagon dans la mesure où il s'agit de défauts visibles, la charge de preuve lui incombe par conséquent pour *tous les dommages* causés par le wagon. Le chemin de fer doit notamment prouver qu'il a accompli tous ses devoirs de soin et de diligence lui incombant. Les exigences de ce genre de devoirs sont naturellement plus grandes pour le châssis que pour tous les dispositifs spécifiques aux wagons de particuliers. Une réglementation uniforme de la charge de preuve tient donc compte des intérêts du chemin de fer.

Si, malgré les arguments en faveur de la responsabilité dérivant du risque pour le titulaire, on tient à conserver le principe de la responsabilité dérivant du risque, il convient dans tous les cas d'introduire un montant de responsabilité maximale et de modifier la réparation de la charge de preuve. En outre, la responsabilité en cas de force majeure doit être éliminée. Si l'on considère les idées mentionnées plus haut et la simplification des dispositions de responsabilité, on pourrait obtenir la proposition suivante pour une nouvelle version de l'article 92 a) et b) des CGU:

"a) Le titulaire est responsable pour tous les dommages causés au chemin de fer ou à un autre titulaire et qui ont été provoqués par l'utilisation ou la circulation du wagon. La responsabilité est limitée à ... ECU en fonction du dommage, à moins qu'une faute soit imputable au titulaire. Pour les tiers, la responsabilité du titulaire est soumise aux lois nationales en vigueur.

b) Le titulaire est dégagé de cette responsabilité lorsque le dommage a été causé par une force majeure ou lorsque le chemin de fer ne prouve pas qu'aucune faute ne lui est imputable."

XI. Politique des transports des CE

En traitant de la responsabilité du titulaire, il convient aussi de mentionner que, dans le cadre des Communautés européennes, il existe une tendance à créer de toutes nouvelles bases pour l'organisation ferroviaire technique, économique et juridique. L'éventuelle séparation organisationnelle ou institutionnelle de l'exploitant de l'infrastructure d'avec le fournisseur des prestations de transport pourrait exiger aussi une révision de la réglementation actuelle des rapports chemin de fer - titulaire, en particulier quant à la responsabilité du titulaire. Il serait cependant prématuré d'approfondir ici cette question. Les analyses et les réflexions de cet exposé pourraient également être utiles pour résoudre des problèmes qui résulteraient de la réorganisation précitée.

XII. Conclusion

Les idées émises concernant l'accord de responsabilité peuvent se résumer de la façon suivante:

1. Motifs et objectifs de l'accord de responsabilité n'ont pas changé au cours des 30 années de son existence. Autant les chemins de fer que les titulaires sont intéressés par une simplification de la réglementation.

2. Du moment que l'accord de responsabilité n'élucide pas la question de savoir si et dans quelle mesure une faute est imputable au titulaire ou au chemin de fer, il n'entre pas en considération de compenser, comme en matière d'assurances, les dépenses entraînées par le dommage avec les contributions dues par le titulaire. Cela serait contraire à l'esprit de l'accord de responsabilité et signifierait la fin de celui-ci.

3. Il convient de réformer la réglementation de la responsabilité du titulaire dans les conditions d'immatriculation. Cette réglementation doit s'orienter sur les principes de droit commun en ce qui concerne la responsabilité et la charge de la preuve.