



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**1/2000**

108<sup>e</sup> Année • Janvier - Février  
108. Jahrgang • Januar - Februar

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Adhésion à la COTIF

Lettonie, p. 1  
Géorgie, p. 1

#### Mise au concours du poste de Directeur général de l'OTIF, p. 3

### Organes de l'OTIF

#### Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

### Révision de la COTIF

#### RU APTU

Textes adoptés définitivement, p. 6  
Rapport explicatif actualisé, p. 14

#### RU ATMF

Textes adoptés définitivement, p. 33  
Rapport explicatif actualisé, p. 44

### Marchandises dangereuses

#### Réunion du Groupe permanent RID de l'UIC

Venise, 27/28.1.2000, p. 63

#### Commission d'experts du RID

36ème session - Venise, 31.1.-4.2.2000 - p. 63

#### Accords particuliers multilatéraux du RID

- Accord particulier multilatéral RID 1/2000, p. 63

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) - Genève, 15-17.2.2000 - p. 65

Groupe de travail du transport combiné - Genève, 24/25.1.2000 - p. 65

#### Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit)

Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, p. 66

## Inhaltsverzeichnis

### Mitteilungen des Zentralamtes

#### Beitritt zum COTIF

Lettland, S. 1  
Georgien, S. 1

#### Ausschreibung der Stelle des Generaldirektors der OTIF, S. 3

### Organe der OTIF

#### RID-Fachausschuß

s. unter "Gefährliche Güter"

### Revision des COTIF

#### ER APTU

Endgültig angenommene Texte, S. 6  
Aktualisierte erläuternde Bemerkungen, S. 14

#### ER ATMF

Endgültig angenommene Texte, S. 33  
Aktualisierte erläuternde Bemerkungen, S. 44

### Gefährliche Güter

#### Tagung der ständigen RID-Arbeitsgruppe der UIC

Venedig, 27./28.1.2000, S. 63

#### RID-Fachausschuß

36. Tagung - Venedig, 31.1.-4.2.2000 - S. 63

#### Multilaterale Sondervereinbarungen RID

- Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000, S. 63

### Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

#### Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuß (CTI) - Genf, 15.-17.2.2000 - S. 65

Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" - Genf, 24./25.1.2000 - S. 65

#### Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)

Entwurf eines Übereinkommens betreffend internationale Sicherheiten an mobilen Ausrüstungsgegenständen, S. 66

## Etudes

**Dr Kafka Gustav**, Qu'est-ce que c'est qu'une marchandise dangereuse ? Et ses limites ? Qu'est-ce que c'est le risque du transport des marchandises dangereuses et ses conséquences ? P. 68

## Jurisprudence

Tribunal de grande instance de Laon - Arrêt du 22.6.1999 - For (action exercée par une compagnie de chemin de fer), p. 76

## Informations diverses

**International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)** - Londres, 20/21.1.2000 - p. 79

## Bibliographie

**Frohmeyer Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs)**, EG Verkehrsrecht (Droit communautaire des transports), p. 81

**Herber Rolf**, Seehandelsrecht - Systematische Darstellung (Droit commercial maritime - Présentation systématique), p. 84

**Koller Ingo**, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport (Droit de transport, commentaire sur les commissions de transport et le transport des marchandises), p.85

**Kunz Wolfgang** (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire), 8ème livraison complémentaire, p. 88

**Spera Kurt**, Kaufrecht und Transport (Die Güterbeförderung im Außenhandel) (Droit d'achat et transport - Le transport des marchandises en commerce extérieur), p. 90

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 92

## Abhandlungen

**Dr. Kafka, Gustav**, Was beinhaltet und wo endet der Begriff "gefährliche Güter"? Worin besteht das Risiko der Beförderung gefährlicher Güter und was sind die Konsequenzen? S. 68

## Rechtsprechung

Tribunal de grande instance de Laon - Urteil vom 22.6.1999 - Gerichtsstand (von einem Eisenbahnunternehmen erhobene Klage), S. 76

## Sonstige Informationen

**International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)** - London, 20./21.1.2000 - S. 79

## Bücherschau

**Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.)**, EG Verkehrsrecht, S. 81

**Herber, Rolf**, Seehandelsrecht – Systematische Darstellung; S. 84

**Koller, Ingo**, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, S. 85

**Kunz, Wolfgang** (Herausgeber), Eisenbahnrecht. 8. Ergänzungslieferung, s. 88

**Spera, Kurt**, Kaufrecht und Transport (Die Güterbeförderung im Außenhandel), S. 90

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 92

C:\WORK\ADM\BULLETIN\Bul-2000\1-2000\0-SOM.WPD

**Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-**  
**Les commandes sont à adresser à :**  
Office central des transports internationaux ferroviaires,  
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne  
Tél. : + 41 31 359 10 10  
Fax : + 41 31 359 10 11  
E-mail : otif@otif.ch

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

**1/2000**108<sup>e</sup> Année - Janvier - Février

108. Jahrgang - Januar - Februar

**Bulletin  
des transports internationaux  
ferroviaires**

Publication bimestrielle de l'Office central  
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

**Zeitschrift  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr**

Zweimonatszeitschrift des Zentralamtes  
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

**Communications de l'Office central**

**Mitteilungen des Zentralamtes**

**Adhésion à la COTIF**

**Lettonie**

Le 23 février 2000, le Gouvernement de la République de Lettonie a présenté une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. L'Office central agissant en tant que Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui assume, conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF du 9 mai 1980, en tant que Dépositaire provisoire depuis le 3 juin 1999, les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF, a notifié cette demande d'adhésion, par lettre circulaire du 1<sup>er</sup> mars 2000, aux Etats membres de l'OTIF.

La demande d'adhésion sera admise de plein droit six mois après cette notification, soit le 1<sup>er</sup> septembre 2000, sauf opposition formulée auprès de l'OTIF en tant que Dépositaire provisoire, par cinq Etats membres.

**Géorgie**

Début février 2000, la Géorgie a déclaré, par l'intermédiaire de sa représentation permanente à Genève, être intéressée à une adhésion à la COTIF. Un entretien a eu lieu à Berne, le 24 février 2000, entre le

**Beitritt zum COTIF**

**Lettland**

Am 23. Februar 2000 hat die Regierung der Republik Lettland einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 gestellt. Das Zentralamt handelnd in seiner Eigenschaft als Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), welche gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF vom 9. Mai 1980 die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF vorgesehen sind, als vorläufiger Depositär seit dem 3. Juni 1999 wahrnimmt, hat den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 1. März 2000 mitgeteilt.

Der Beitrittsantrag ist sechs Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 1. September 2000, wenn nicht fünf Mitgliedstaaten bei der OTIF als vorläufigem Depositär Einspruch erheben.

**Georgien**

Georgien bekundete Anfang Februar 2000 über seine Ständige Vertretung in Genf ein Interesse an einem Beitritt zum COTIF. Am 24. Februar 2000 fand ein Gespräch zwischen dem Stellvertreter des georgischen

suppléant du Ministre des transports géorgien, M. Ramaz Giorgadze, et le Directeur général de l'Office central. M. Giorgadze a donné des informations sur le projet Traceca (corridor de transport Europe-Caucase-Asie), parrainé par l'Union européenne, qui prévoit, entre autres une liaison par ferry-boat entre le port de la Mer Noire Poti (Géorgie) et Constan\_a (Roumanie). L'infrastructure du port de Poti est en cours d'aménagement pour permettre à la fois aux véhicules ferroviaires de varier d'écartement et aux marchandises d'être transbordées. Les travaux d'aménagement devraient être achevés d'ici fin mars 2001. Cette liaison directe devrait permettre à la Géorgie de mieux accéder aux marchés européens. La Géorgie a l'intention d'adhérer à la COTIF, l'utilisation de la lettre de voiture CIM étant avantageuse dans le cadre du trafic avec la Roumanie et au-delà. La lettre de voiture SMGS continuerait à être utilisée pour les trafics en direction de la Russie et d'autres Etats parties au SMGS. Le représentant de la Géorgie s'est informé au sujet de la procédure d'adhésion et au sujet de certaines questions qui y sont liées ainsi qu'au sujet du montant des contributions aux dépenses de l'Organisation. Des documents d'informations sur la COTIF, l'OTIF et la procédure d'adhésion ont été remis, en partie, par l'entremise de la représentation permanente de la Géorgie à Genève, et en partie lors de la visite à Berne.

L'adhésion de la Géorgie à la COTIF gagnerait en importance si les flux commerciaux entre les Etats d'Asie centrale et d'Europe s'effectuaient de manière renforcée sur la ligne ferroviaire transcaucasienne. Il n'existe à l'heure actuelle aucune liaison ferroviaire directe entre la Géorgie et les Etats membres de l'OTIF. La liaison vers le Nord passe par le territoire russe et ukrainien, la liaison vers le Sud en direction de la Turquie passe par le territoire arménien. Une liaison maritime est toutefois en train d'être établie, dans le cadre du projet mentionné, qui pourrait, conformément à l'article 2, § 2 de la COTIF, être soumise aux Règles uniformes CIM. L'Office central a attiré l'attention des représentants de la Géorgie sur le fait qu'il suffirait dans un premier temps d'inscrire, outre la liaison maritime, la principale ligne ferroviaire qui va de Poti en passant par Tbilisi jusqu'à la frontière avec l'Azerbaïdjan sur la liste des lignes et de la soumettre ainsi aux Règles uniformes CIM.

L'Office central a assuré aux représentants de la Géorgie, qu'il apporterait, dans le cadre de ses possibilités, tout son soutien pour l'ensemble des questions qui sont liées à une adhésion à la COTIF.

### **Mise au concours du poste de Directeur général de l'OTIF**

En application de l'article 7, § 2, lettre d) de la Con-

Verkehrsministers, Herrn Ramaz Giorgadze, und dem Generaldirektor des Zentralamtes in Bern statt. Herr Giorgadze berichtete über das unter der Schirmherrschaft der Europäischen Union durchgeführte Projekt Traceca (Transportkorridor Europa-Kaukasus-Asien), das unter anderem eine Fährverbindung zwischen den Schwarzmeerhäfen Poti (Georgien) und Constan\_a (Rumänien) vorsieht. Die Hafeninfrastuktur in Poti wird ausgebaut, um sowohl den Spurwechsel der Eisenbahnfahrzeuge als auch das Umladen der Güter zu ermöglichen. Der Ausbau sollte bis Ende März 2001 abgeschlossen sein. Diese direkte Verbindung sollte Georgien einen besseren Zugang zum europäischen Markt verschaffen. Da die Verwendung des CIM-Frachtbriefes für Verkehre nach Rumänien und darüber hinaus von Vorteil wäre, beabsichtige Georgien, dem COTIF beizutreten. Der SMGS-Frachtbrief würde weiterhin für Verkehre nach Russland und nach den weiteren SMGS-Staaten verwendet. Der Vertreter Georgiens erkundigte sich über das Beitrittsverfahren und einige damit zusammenhängenden Fragen sowie über die Höhe der Beiträge zu den Ausgaben der Organisation. Informationsmaterial über das COTIF, die OTIF und das Beitrittsverfahren wurde zum Teil vorab, über die Ständige Vertretung Georgiens in Genf, und zum Teil anlässlich des Besuchs in Bern übergeben.

Dem Beitritt Georgiens zum COTIF käme große Bedeutung zu, wenn die Handelsströme zwischen den zentralasiatischen Staaten und Europa verstärkt über die Transkaukasus-Eisenbahnlinie abgewickelt würden. Unmittelbare Eisenbahnverbindungen zwischen Georgien und den OTIF-Mitgliedstaaten bestehen zur Zeit nicht. Die Nordverbindung führt über russisches und ukrainisches Territorium, die Südverbindung zur Türkei über armenisches Gebiet. Im Rahmen des erwähnten Projektes entsteht jedoch eine Schiffsverbindung, die gemäß Artikel 2 § 2 COTIF den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellt werden könnte. Das Zentralamt wies die Vertreter Georgiens darauf hin, dass es in einem ersten Schritt genüge, neben der Schiffsverbindung die Haupt-eisenbahnstrecke Poti-Tbilissi-Grenze zu Aserbaidschan in die Liste der Linien einzutragen und damit den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu unterstellen.

Das Zentralamt sagte den Vertretern Georgiens weitere Unterstützung im Rahmen seiner Möglichkeiten bei allen mit einem Beitritt zum COTIF zusammenhängenden Fragen zu.

### **Ausschreibung der Stelle des Generaldirektors der OTIF**

Gemäß Artikel 7 § 2 Buchst. d) des Übereinkommens

vention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), les Gouvernements des Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ont été informés que le poste de Directeur général de l'Office central, suite à la démission du tenant de ce poste avec effet au 1er avril 2000, est à repourvoir pour le reste de la période 2000-2004 se terminant le 31 décembre 2004. Le texte de la mise au concours de ce poste est publié ci-après. Les candidatures éventuelles sont à transmettre, par l'intermédiaire du Gouvernement concerné, au Président du Comité administratif

M. Hans Rudolf Isliker  
 Directeur adjoint  
 de l'Office fédéral des transports  
 Palais fédéral Nord  
 3003 Berne

d'ici le **31 mai 2000** au plus tard. Les candidatures seront soumises aux membres du Comité administratif de l'OTIF qui procédera à l'élection du nouveau Directeur général à l'occasion d'une session extraordinaire, le 29 juin 2000.

“Les candidats doivent répondre au profil suivant :

- Etre ressortissant de l'un des Etats membres de l'OTIF, la nationalité de l'Etat présentant la candidature n'étant pas forcément requise.
- Personnalité qui dispose d'une longue expérience professionnelle dans divers domaines d'activités et qui a fait ses preuves à un poste de haute responsabilité.
- Maîtrise de l'une des deux langues de travail de l'OTIF (français ou allemand) et très bonnes connaissances de l'autre langue ainsi que de l'anglais. Pour les candidats, dont la langue maternelle n'est ni l'allemand, ni l'anglais, ni le français, la maîtrise d'une des deux langues de travail de l'OTIF, de très bonnes connaissances de l'anglais et des connaissances de base de l'autre langue de travail de l'OTIF est suffisante.
- Etre diplômé de l'Enseignement universitaire dans l'un des domaines qui font l'objet des activités de l'OTIF, conformément à la COTIF en vigueur et celle à venir (art. 2 de la COTIF 1980 et art. 2 de la COTIF 1999), de préférence en droit et sciences politiques.

über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) wurden die Regierungen der Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) davon in Kenntnis gesetzt, dass die Stelle des Generaldirektors des Zentralamtes nach dem Rücktritt des derzeitigen Amtsinhabers zum 1. April 2000 für den Rest der am 31. Dezember 2004 endenden Amtsperiode 2000-2004 wieder zu besetzen ist. Im folgenden wird der Wortlaut der Ausschreibung dieser Stelle veröffentlicht. Eventuelle Bewerbungen sind über die jeweiligen Regierungen dem Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses

Herrn Hans Rudolf Isliker  
 Stellvertretender Direktor  
 des Bundesamtes für Verkehr  
 Bundeshaus Nord  
 3003 Bern

zuzuleiten, und zwar bis spätestens **31. Mai 2000**. Die Bewerbungen werden den Mitgliedern des Verwaltungsausschusses der OTIF vorgelegt, der auf einer außerordentlichen Tagung am 29. Juni 2000 die Wahl des neuen Generaldirektors vornehmen wird.

“Die Bewerber müssen folgenden Anforderungen genügen:

- Staatsangehörigkeit eines der Mitgliedstaaten der OTIF, nicht notwendigerweise Staatsangehörigkeit des vorschlagenden Mitgliedstaates;
- Persönlichkeit, die über eine langjährige Berufserfahrung in verschiedenen Aufgabenbereichen verfügt und die sich in einer Stellung hoher Verantwortung bewährt hat;
- Beherrschung einer der beiden Arbeitssprachen der OTIF (Deutsch oder Französisch) und sehr gute Kenntnisse der jeweils anderen Sprache sowie des Englischen. Bei Bewerbern, deren Muttersprache weder Deutsch, Englisch noch Französisch ist, genügen die Beherrschung einer der beiden Arbeitssprachen der OTIF, sehr gute Kenntnisse des Englischen und Grundkenntnisse in der jeweils anderen Arbeitssprache der OTIF;
- Abgeschlossene Hochschulausbildung auf einem der Gebiete, die nach geltendem und künftigen COTIF (Art. 2 COTIF 1980 und Art. 2 COTIF 1999) Gegenstand der Tätigkeit der OTIF sind, vorzugsweise auf dem Gebiet der Rechts- und Staatswissenschaft;

- Aptitude à gérer une administration (entre autres emploi de moyens d'information modernes) telle que le Secrétariat de l'OTIF et à diriger du personnel.
- Connaissance du fonctionnement des organisations internationales et expérience internationale.
- Personnalité apte à représenter efficacement l'OTIF dans les Etats membres, au niveau international et en public."
- Fähigkeit zur Leitung einer Verwaltung wie der des Sekretariats der OTIF unter Verwendung moderner Informationsmittel sowie zur Personalführung;
- Kenntnis der Arbeitsweise der internationalen Organisationen und Berufserfahrung im internationalen Bereich;
- Persönlichkeit, die in der Lage ist, die OTIF in den Mitgliedstaaten, auf internationaler Ebene und in der Öffentlichkeit überzeugend zu vertreten."

**Organes de l'OTIF**

**Commission d'experts du RID**

36ème session

*Venise, 31 janvier - 4 février 2000*

v. sous "Marchandises dangereuses"

**Organe der OTIF**

**RID-Fachausschuss**

36. Tagung

*Venedig, 31. Januar - 4 Februar 2000*

s. unter "Gefährliche Güter"



## Révision de la COTIF

La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a adopté, le 2 juin 1999, le "Protocole 1999" portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, et l'a ouvert à la signature, le 3 juin 1999 (v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss. et Bulletin 6/1999, p. 429).

Les textes adoptés du Protocole 1999, de la Convention de base et du Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF ont été publiés, avec les rapports explicatifs y relatifs, dans le Bulletin 4/1999, p. 132 ss. Les textes adoptés des Appendices A et B à la COTIF ont été publiés, avec les rapports explicatifs y relatifs, dans le Bulletin 5/1999, p. 261 ss. Les textes adoptés des Appendices C, D et E à la COTIF ont été publiés, avec les rapports explicatifs y relatifs, dans le Bulletin 6/1999, p. 431 ss. Les textes adoptés des Appendices F et G, avec les rapports explicatifs y relatifs, sont publiés ci-après. La version anglaise des textes adoptés sera publiée dans les prochains numéros du Bulletin.

### **Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international**

(APTU - Appendice F à la Convention)

#### **Article premier Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

## Revision des COTIF

Die 5. Generalversammlung hat am 2. Juni 1999 das "Protokoll 1999" betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 beschlossen, und es am 3. Juni 1999 zur Zeichnung aufgelegt (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff und Zeitschrift 6/1999, S. 429).

Die angenommenen Texte des Protokolls 1999, des Grundübereinkommens und des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten der OTIF wurden zusammen mit den erläuternden Bemerkungen in der Zeitschrift 4/1999, S. 132 ff veröffentlicht. Die angenommenen Texte der Anhänge A und B zum COTIF wurden zusammen mit den erläuternden Bemerkungen in der Zeitschrift 5/1999, S. 261 ff veröffentlicht. Die angenommenen Texte der Anhänge C, D und E zum COTIF wurden zusammen mit den erläuternden Bemerkungen in der Zeitschrift 6/1999, S. 431 ff veröffentlicht. Die angenommenen Texte der Anhänge F und G zum COTIF werden zusammen mit den erläuternden Bemerkungen nachstehend veröffentlicht. Die englische Fassung der angenommenen Texte wird in den folgenden Hefte der Zeitschrift veröffentlicht.

### **Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU - Anhang F zum Übereinkommen)**

#### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden.

## Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

- a) “Etat partie” désigne tout Etat membre de l’Organisation n’ayant pas fait, conformément à l’article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) “trafic international” désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d’au moins deux Etats parties;
- c) “entreprise de transport ferroviaire” désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) “gestionnaire d’infrastructure” désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) “matériel ferroviaire” désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l’infrastructure ferroviaires;
- f) “véhicule ferroviaire” désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- g) “véhicule de traction” désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;
- h) “wagon” désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;
- i) “voiture” désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;
- j) “infrastructure ferroviaire” désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- k) “norme technique” désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;
- l) “prescription technique” désigne toute règle, autre qu’une norme technique, relative à la

## Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer Anlagen bezeichnet der Ausdruck

- a) “Vertragsstaat” jeden Mitgliedstaat der Organisation, der keine Erklärung zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- b) “internationaler Verkehr” das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- c) “Eisenbahnverkehrsunternehmen” jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;
- d) “Infrastrukturbetreiber” jedes Unternehmen oder jede Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- e) “Eisenbahnmaterial” jedes Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, insbesondere Eisenbahnfahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;
- f) “Eisenbahnfahrzeug” jedes Fahrzeug, das mit oder ohne eigenen Antrieb auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollt;
- g) “Triebfahrzeug” ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;
- h) “Güterwagen” ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist;
- i) “Reisezugwagen” ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist;
- j) “Eisenbahninfrastruktur” alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit diese für das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind;
- k) “technische Norm” jede von anerkannten nationalen oder internationalen Normungsinstituten in den für sie geltenden Verfahren angenommene technische Spezifikation; im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften ausgearbeitete technische Spezifikationen werden einer technischen Norm gleichgesetzt;
- l) “technische Vorschrift” jede Regel für Bau, Betrieb, Instandhaltung oder für Verfahren

construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

- m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

**Article 3**  
**But**

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible :

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

**Article 4**  
**Elaboration de normes  
et prescriptions techniques**

§ 1 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

betreffend Eisenbahnmaterial, die nicht eine technische Norm ist;

- m) "Fachausschuß für technische Fragen" den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuß.

**Artikel 3**  
**Zweck**

§ 1 Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial sollen

- a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;
- b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;
- c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.

§ 2 Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften werden ausschließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.

§ 3 Nach Möglichkeit

- a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;
- b) sind die technischen Normen und die einheitlichen technischen Vorschriften wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

**Artikel 4**  
**Ausarbeitung technischer Normen  
und Vorschriften**

§ 1 Die Ausarbeitung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften betreffend Eisenbahnmaterial ist Aufgabe der als hierfür zuständig anerkannten Stellen.

§ 2 Die Normierung industrieller Produkte und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten nationalen und internationalen Normungsinstitute.

**Article 5****Validation de normes techniques**

- § 1 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :
- a) tout Etat partie;
  - b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;
  - c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;
  - d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 2 La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

**Article 6****Adoption de prescriptions techniques uniformes**

- § 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :
- a) tout Etat partie;
  - b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;
  - c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

**Artikel 5****Verbindlicherklärung technischer Normen**

- § 1 Einen Antrag auf Verbindlicherklärung einer technischen Norm können stellen:
- a) jeder Vertragsstaat;
  - b) jede regionale Wirtschaftsgemeinschaft mit eigener, für ihre Mitglieder verbindlicher Rechtssetzungsbefugnis auf dem Gebiet technischer Normen für Eisenbahnmaterial;
  - c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit der Normierung im Eisenbahnwesen beauftragt ist;
  - d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder die Geltung technischer Normen für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.
- § 2 Der Fachausschuß für technische Fragen entscheidet über die Verbindlicherklärung einer technischen Norm gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

**Artikel 6****Annahme einheitlicher technischer Vorschriften**

- § 1 Einen Antrag auf Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift können stellen:
- a) jeder Vertragsstaat;
  - b) jede regionale Wirtschaftsgemeinschaft mit eigener, für ihre Mitglieder verbindlicher Rechtssetzungsbefugnis auf dem Gebiet technischer Vorschriften betreffend Eisenbahnmaterial;
  - c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder die Geltung einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.
- § 2 Der Fachausschuß für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

**Article 7**  
**Forme des demandes**

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

**Article 8**  
**Annexes techniques**

§ 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

- a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);
- b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);
- c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);
- d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);
- e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);
- f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);
- g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);
- h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

**Artikel 7**  
**Form der Anträge**

Anträge gemäß Artikel 5 und 6 müssen vollständig und aus sich heraus verständlich sein sowie begründet werden. Sie sind an den Generalsekretär der Organisation in einer ihrer Arbeitssprachen zu richten.

**Artikel 8**  
**Technische Anlagen**

§ 1 Die für verbindlich erklärten technischen Normen und die angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften sind in den folgenden Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten:

- a) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge (Anlage 1);
- b) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge (Anlage 2);
- c) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Güterwagen (Anlage 3);
- d) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Reisezugwagen (Anlage 4);
- e) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Infrastruktureinrichtungen, soweit sie nicht unter Buchstabe f) fallen (Anlage 5);
- f) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Sicherheits- und Betriebsleitsysteme (Anlage 6);
- g) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Systeme der Informationstechnologie (Anlage 7);
- h) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend jedes andere Eisenbahnmaterial (Anlage 8).

§ 2 Die Anlagen sind Bestandteil dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften. Sie sind entsprechend den Besonderheiten der Spurweite, des Lichtraumprofils, der Energieversorgungssysteme und der Sicherheits- und Betriebsleitsysteme in den Vertragsstaaten zu gliedern.

§ 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

### **Article 9 Déclarations**

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

### **Article 10 Abrogation de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

### **Article 11 Primauté des Annexes**

§ 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques

§ 3 Die Anlagen erhalten die Fassung, die der Fachausschuß für technische Fragen nach Inkrafttreten des Protokolls vom 3. Juni 1999 zur Änderung des Übereinkommens nach dem gleichen Verfahren beschließt, wie es in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens für Änderungen der Anlagen vorgesehen ist.

### **Artikel 9 Erklärungen**

§ 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, daß er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene einheitliche technische Vorschrift nicht oder nur teilweise anwenden wird.

§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluß des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.

§ 3 Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

### **Artikel 10 Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882, tritt das genannte Übereinkommen außer Kraft.

### **Artikel 11 Vorrang der Anlagen**

§ 1 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben die darin enthaltenen technischen Normen und

uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

#### **Annexe 1**

#### **Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires**

##### A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
6. Autres chemins de fer

##### B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

##### C. ...

einheitlichen technischen Vorschriften im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.

§ 2 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die in ihren Anlagen enthaltenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des

- a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),
- b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

#### **Anlage 1**

#### **Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge**

##### A. Spurweite

1. Eisenbahnen mit Normalspur (1435 mm)
2. Eisenbahnen mit (russischer) Breitspur (1520 mm)
3. Eisenbahnen mit (finnischer) Breitspur (1524 mm)
4. Eisenbahnen mit (irischer) Breitspur (1600 mm)
5. Eisenbahnen mit (iberischer) Breitspur (1688 mm)
6. Sonstige Eisenbahnen

##### B. Lichtraumprofil

1. Eisenbahnen mit Normalspur auf dem europäischen Kontinent
2. Eisenbahnen mit Normalspur in Großbritannien
3. ....

##### C. ...

<p style="text-align: center;"><b>Annexe 2</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction</b></p> <p>A. Systèmes d'alimentation en énergie</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Courant continu 3000 V</li> <li>2. Courant continu 1500 V et moins</li> <li>3. Courant alternatif 25 kV / 50 Hz</li> <li>4. Courant alternatif 15 kV / 16 _ Hz</li> </ol> <p>B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation</p> <p>...</p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 2</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge</b></p> <p>A. Stromversorgungssysteme</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gleichstrom 3000 V</li> <li>2. Gleichstrom 1500 V und weniger</li> <li>3. Wechselstrom 25 kV / 50 Hz</li> <li>4. Wechselstrom 15 kV / 16 _ Hz</li> </ol> <p>B. Zugsicherungssysteme</p> <p>...</p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 3</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 3</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Güterwagen</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 4</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 4</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Reisezugwagen</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 5</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 5</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Infrastruktureinrichtungen</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 6</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 6</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Sicherungs- und Betriebsleitsysteme</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 7</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 7</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend Systeme der Informationstechnologie</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Annexe 8</b></p> <p><b>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Anlage 8</b></p> <p><b>Technische Normen und einheitliche Vorschriften betreffend jedes andere Eisenbahnmaterial</b></p>

\* \* \*

\* \* \*

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

In einem ersten Schritt werden die bestehenden, international anerkannten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für Eisenbahnmaterial, wie sie zur Zeit in der Technischen Einheit, im RIV und im RIC sowie in den technischen Merkblättern der UIC enthalten sind, in die vorstehenden Anlagen aufgenommen.



**Rapport explicatif <sup>1</sup>****Généralités****Historique**

1. Dans le cadre du mandat de la 3<sup>ème</sup> Assemblée générale (14-16.11.1995) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, l'Office central a également traité le problème de l'admission technique de véhicules ferroviaires et de la validation de normes techniques applicables au matériel ferroviaire. A l'avenir, il ne sera plus possible de laisser aux entreprises ferroviaires la compétence de légiférer de manière contraignante dans ces domaines, comme cela est actuellement, de facto, le cas dans de nombreux Etats. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé aux documents suivants :
  - Rapport explicatif relatif au projet d'une nouvelle COTIF (v. Bulletin 4/1996, p. 258 ss.),
  - Documents - but de l'Organisation, validation de normes techniques et but de l'Organisation, procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire - du 2 juin 1997, soumis à la 4<sup>ème</sup> Assemblée générale (8-11.9.1997),
  - Rapport explicatif relatif à la COTIF dans sa nouvelle teneur (v. Bulletin 4/1999, p. 151 ss.) et
  - Rapport explicatif relatif aux Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention).
2. La 4<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'OTIF (v. Bulletin 5/1997, p. 250) :
  - avait constaté "que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en

**Erläuternde Bemerkungen <sup>1</sup>****Allgemeines****Entstehungsgeschichte**

1. Im Rahmen des Auftrages der 3. Generalversammlung (14.-16.11.1995) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 behandelte das Zentralamt auch das Problem der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und der Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial. Die rechtlich verbindliche Regelung dieser Bereiche kann in Zukunft nicht mehr uneingeschränkt den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, wie dies heute de facto in vielen Staaten der Fall ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen sei hierzu auf folgende Dokumente verwiesen:
  - Erläuternde Bemerkungen zum Entwurf des neuen COTIF (s. Zeitschrift 4/1996, S. 258 ff),
  - die der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) vorgelegten Dokumente - Ziel der Organisation, Verbindlicherklärung technischer Normen und Ziel der Organisation, einheitliches Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial - vom 2. Juni 1997,
  - Erläuternde Bemerkungen zum neugefaßten COTIF (s. Zeitschrift 4/1999, S. 151 ff) und
  - Erläuternde Bemerkungen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF - Anhang G zum Übereinkommen).
2. Die 4. Generalversammlung der OTIF (s. Zeitschrift 5/1997, S. 250)
  - hatte festgestellt, "daß die technische Harmonisierung in einem möglichst weiten geographischen Rahmen eine grundlegende Aufgabe ist, um den Eisenbahnsektor in die

<sup>1</sup>

Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux des RU APTU; les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

Artikel, §§ u.s.w. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER APTU; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

mesure d'exécuter un transport international sans obstacles”;

- avait considéré “que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel”;
  - avait chargé “l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international”.
3. En exécution de ce mandat, l'Office central a invité des experts techniques à participer à une réunion qui s'est tenue les 2 et 3 décembre 1997 à Berne. Sur la base des résultats de ces délibérations, l'Office central a préparé un projet de “Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU - Appendice G<sup>2</sup> à la Convention)”. Ce projet a été transmis par lettre circulaire du 19 décembre 1997 aux gouvernements des Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées.
  4. La Commission de révision a examiné ce projet lors de sa 15<sup>ème</sup> session (2-6.3.1998). Bien que le quorum fût atteint, la Commission s'est contentée de procéder à des votes indicatifs, étant donné que les textes traités devaient être réexaminés à la lumière des propositions de la Commission européenne pour l'harmonisation technique en trafic ferroviaire dit conventionnel, annoncées pour l'automne 1998 (v. ch. 15). De l'avis unanime toute divergence entre le droit communautaire et le droit applicable, à l'avenir, dans le cadre de l'OTIF doit être évitée (v. ch. 15-22).
  5. Lors de sa 18<sup>ème</sup> session (25-28.5.1998), la Commission de révision a procédé à une deuxième
3. In Ausführung dieses Auftrages lud das Zentralamt technische Sachverständige zu einer Sitzung ein, die am 2. und 3. Dezember 1997 in Bern stattfand. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Beratungen bereitete das Zentralamt einen Entwurf “Einheitlicher Rechtsvorschriften für die Anerkennung und Verbindlicherklärung von technischen Normen sowie für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (APTU - Anhang G<sup>2</sup> zum Übereinkommen)” vor und übermittelte ihn mit Rundschreiben vom 19. Dezember 1997 den Regierungen der Mitgliedsstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden.
  4. Der Revisionsausschuß beriet diesen Entwurf bei seiner 15. Tagung (2.-6.3.1998). Obwohl der Revisionsausschuß beschlußfähig war, nahm er nur indikative Abstimmungen vor, da die beratenen Texte im Lichte der für Herbst 1998 angekündigten Vorschläge der Europäischen Kommission zur technischen Harmonisierung im sogenannten konventionellen Eisenbahnverkehr nochmals geprüft werden sollten (s. Ziff.15). Es bestand Übereinstimmung, daß eine Divergenz zwischen Gemeinschaftsrecht und dem künftig im Rahmen der OTIF geltenden Recht nicht in Betracht kommen kann (s. Ziff. 15-22).
  5. Der Revisionsausschuß nahm bei seiner 18. Tagung(25.-28.5.1998) noch eine zweite Lesung

2

actuellement Appendice F  
jetzt Anhang F

lecture des RU APTU, toutefois une nouvelle fois à titre indicatif seulement, d'autant plus que le quorum nécessaire n'était pas atteint (16 des 39 Etats membres étaient représentés).

6. Après achèvement de la deuxième lecture, d'autres propositions matérielles ont été soumises aux cours des travaux de rédaction. Celles-ci ont été traitées lors de deux sessions de la Commission de révision (22ème session, 1-4.2.1999, et 23ème session, 23.3.1999).
7. La 5ème Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a été saisie d'environ une douzaine de propositions et suggestions, au contenu parfois identique, émanant des Etats, des organisations et associations internationales ainsi que de l'Office central. Ces propositions et suggestions ont entraîné des modifications des articles 2, 3 et 8 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 2, ch. 2 des remarques relatives à l'art. 3 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8). L'Assemblée générale a adopté les textes ainsi modifiés à l'unanimité moins d'une abstention (procès-verbal de la 5ème Assemblée générale, p. 184).

### Conception de base

8. Il convient de différencier entre l'élaboration de prescriptions techniques uniformes et de normes techniques, d'une part, et la validation, d'autre part. L'élaboration de normes techniques (normalisation) ne doit et ne peut pas être du ressort de l'OTIF. L'élaboration de normes techniques doit plutôt rester de la compétence - toutefois pas forcément exclusive - des organismes de normalisation existants, tels que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI) etc., en collaboration avec des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des constructeurs de matériel ferroviaire, afin de mettre à profit leurs connaissances disponibles.
9. L'élaboration de prescriptions techniques uniformes, qui n'ont pas le caractère de normes techniques, concernant la construction et l'exploitation de matériel ferroviaire doit également continuer à être - là aussi pas forcément de manière exclusive - du ressort des associations d'entreprises de transport ferroviaire, de gestionnaires d'infrastructure et de constructeurs de matériel ferroviaire (p. ex. l'Union internationale des chemins de fer - UIC -, l'Organisation pour la

der ER APTU vor, allerdings wiederum nur indikativ, zumal das erforderliche Quorum nicht erreicht war (16 der 39 Mitgliedstaaten waren vertreten).

6. Nach Abschluß der zweiten Lesung wurden im Zuge der Redaktionsarbeiten weitere materielle Anträge gestellt, die der Revisionsausschuß in zwei Tagungen (22. Tagung, 1.-4.2.1999, und 23. Tagung, 23.3.1999) behandelte.
7. Der 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) lagen rund ein Dutzend Anträge oder Anregungen der Staaten, der internationalen Organisationen und Verbände sowie des Zentralamtes vor, die zum Teil inhaltsgleich waren und die zu Änderungen bei Artikel 2, 3 und 8 führten (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 2, Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 3 und Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8). Die Generalversammlung nahm die so geänderten Texte einhellig, bei einer Stimmenthaltung, an (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 184).

### Grundkonzeption

8. Zu unterscheiden ist zwischen der Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften und technischer Normen einerseits und der Verbindlicherklärung andererseits. Die Ausarbeitung technischer Normen (Normierung) soll und kann nicht Aufgabe der OTIF sein. Vielmehr soll die Ausarbeitung technischer Normen weiterhin - jedoch nicht unbedingt ausschließlich - in den bestehenden, nichtstaatlichen Normungsinstitutionen wie dem Europäischen Komitee für technische Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC), dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) usw. unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial erfolgen, um deren Fachkompetenz zu nutzen.
9. Auch die Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften, die nicht den Charakter technischer Normen haben, für Bau und Betrieb von Eisenbahnmaterial soll weiterhin - aber auch hier nicht unbedingt ausschließlich - Angelegenheit der Verbände der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial (z.B. Internationaler Eisenbahnverband - UIC -, Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - OSShD - und

coopération des chemins de fer - OSJD - et l'Union des industries ferroviaires européennes - UNIFE -).

Verband der europäischen Eisenbahnindustrien - UNIFE -) bleiben.

10. Les RU APTU contiennent - mis à part leurs Annexes - des règles de procédure. Leur objet principal consiste à valider, respectivement à adopter, et à introduire dans les Annexes des RU APTU les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes élaborées par les organismes précités. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes figurant dans les Annexes constituent les bases matérielles pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire ainsi que pour la procédure d'admission conformément aux RU ATMF (Appendice G à la Convention).
10. Die ER APTU stellen - abgesehen von ihren Anlagen - eine Verfahrensregelung dar. Ihr wesentlicher Inhalt besteht darin zu regeln, wie die von den genannten Institutionen ausgearbeiteten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für rechtsverbindlich zu erklären bzw. anzunehmen und in die Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen sind. Die in die Anlagen aufgenommenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften bilden die materiellen Grundlagen für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial und das Zulassungsverfahren nach den ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen).
11. Ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des Etats membres procèdent à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un Etat membre sera reconnue par les autres Etats membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les Etats membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/ utilisation de matériel ferroviaire.
11. Erst die ER ATPU schaffen die nötigen Voraussetzungen für eine einheitliche Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird, und zwar mit der Folge, daß die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, von diesen Staaten anerkannt wird. Nur wenn es gelingt, einheitliche technische Normen und Vorschriften für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial zu schaffen, die in allen Mitgliedstaaten der OTIF rechtsverbindlich sind, gibt es eine gemeinsame Grundlage für das Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial.
12. La validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes, en tant que base juridique contraignante pour la procédure d'admission, doit par conséquent se faire au niveau étatique, l'OTIF se présentant comme l'Organisation appropriée.
12. Die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften als verbindliche Rechtsgrundlage für das Zulassungsverfahren muß daher auf staatlicher Ebene erfolgen, wobei sich die OTIF als geeignete Organisation anbietet.

13. En raison de la décision de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, selon laquelle la Commission d'experts techniques ne peut qu'adopter sans les modifier ou rejeter, mais en aucun cas modifier, non seulement des normes techniques, mais aussi des prescriptions techniques uniformes (art. 20, § 3 COTIF), la différence terminologique "validation" ou "adoption" perd, dans une large mesure, son sens. Nonobstant cela, l'Assemblée générale n'a pas procédé à de modifications rédactionnelles.

#### **Relations OTIF - Communautés européennes (CE)**

14. Le 23 juillet 1996, le Conseil des CE a adopté la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette directive est basée sur l'article 129 D, al. 3 du Traité CE dans la teneur du Traité de Maastricht.
15. Au cours des dernières années, la Commission européenne a fait part à maintes reprises, dans ses différentes publications ayant trait à la politique des transports, de son intention de soumettre des propositions au sujet de l'harmonisation et du développement de prescriptions techniques également dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel. Cela a été confirmé par le représentant de la Commission européenne qui a participé aux délibérations relatives à l'élaboration des RU APTU et RU ATMF au sein de la Commission de révision. La publication des conceptions des CE était prévue courant octobre 1998, mais n'avait toujours pas eu lieu avant la clôture de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale.
16. Selon l'avis de la grande majorité des Etats membres et de l'Office central, il convient, dans tous les cas, d'éviter une concurrence ou une incompatibilité entre le système que comptent développer les CE et la conception élaborée dans le cadre de l'OTIF.
17. Indépendamment de la problématique de savoir si, et dans quelle mesure, les dispositions du Traité CE (art. 75, art. 100, art. 129 B à D) et le respect du principe de la subsidiarité permettent aux CE de régler de manière détaillée le "complexe technique" dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel, il ne s'agit pas ici de la question de savoir s'il y a un conflit de compétence entre les

13. Durch die Entscheidung der 5. Generalversammlung, daß der Fachausschuß für technische Fragen nicht nur technische Normen, sondern auch einheitliche technische Vorschriften nur unverändert annehmen oder ihre Annahme ablehnen, sie aber keinesfalls ändern kann (Art. 20 § 3 COTIF), verliert der terminologische Unterschied "Verbindlicherklärung einer technischen Norm" oder "Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift" weitgehend seine Bedeutung. Dessen ungeachtet nahm die Generalversammlung keine redaktionelle Anpassung vor.

#### **Verhältnis OTIF - Europäische Gemeinschaften (EG)**

14. Am 23. Juli 1996 hat der Rat der EG die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems angenommen. Diese Richtlinie ist auf Artikel 129 D Abs. 3 des EG-Vertrages in der Fassung des Vertrages von Maastricht gestützt.
15. In ihren verschiedenen verkehrspolitischen Veröffentlichungen hat die Europäische Kommission in den letzten Jahren wiederholt ihre Absicht angekündigt, auch auf dem Gebiet des konventionellen Eisenbahnverkehrs Vorschläge zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften zu unterbreiten. Dies ist vom Vertreter der Europäischen Kommission, der an den Beratungen im Revisionsausschuß zur Ausarbeitung der ER APTU und der ER ATMF teilgenommen hat, bestätigt worden. Die Bekanntgabe der Vorstellungen der Europäischen Kommission war zunächst für Oktober 1998 vorgesehen, war jedoch bis zum Abschluß der 5. Generalversammlung noch nicht erfolgt.
16. Was es nach Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten und des Zentralamtes der OTIF in jedem Falle zu vermeiden gilt, ist eine Konkurrenz oder eine Inkompatibilität des von den EG noch zu entwickelnden Systems und der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten Konzeption.
17. Ungeachtet der Problematik, ob und inwieweit die Bestimmungen des EG-Vertrages (Art. 75, Art. 100, Art. 129 B bis D) und die Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität eine umfassende Regelung des "technischen Komplexes" im konventionellen Eisenbahnverkehr durch die EG zulassen, geht es hier nicht um die Frage einer konkurrierenden

CE et l'OTIF. Plutôt, il s'agit de savoir tout au plus si et, le cas échéant, dans quelle mesure les - actuellement - 15 Etats membres des CE sont encore habilités à agir, dans ce domaine, de manière autonome au sein de l'OTIF, à partir du moment où les CE auront fait usage de leur éventuelle compétence en présentant une proposition de règlement, de directive ou de décision. Dans ce contexte, la question de savoir si et, le cas échéant, selon quelles modalités les CE peuvent adhérer à la COTIF, revêt elle aussi un intérêt certain. L'Office central avait préparé un projet de texte à ce sujet, qui avait trouvé l'accord de la Commission de révision et qui a été adopté, quant à son principe, par la 5ème Assemblée générale (v. remarques relatives à l'art. 38 COTIF). Le fait de créer la possibilité d'adhérer ne porte en aucune manière préjudice à la question de savoir si les CE en feront usage.

18. Le système élaboré dans le cadre de l'OTIF en vue d'harmoniser et de développer les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes dans le domaine du trafic international ferroviaire se limite, pour l'essentiel, à une validation. A dessein, il ne s'inspire pas des méthodes et procédures prévues dans la Directive 96/48/CE. Le système des RU APTU élaboré par l'OTIF renonce à créer des organismes et organes nouveaux pour le développement et l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes, mais laisse cette tâche, comme cela est le cas aujourd'hui, aux organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI) ainsi qu'à l'industrie - constructrice et utilisatrice - et à ses associations (p. ex. UIC, OSJD et UNIFE); sur ce point, il y a parallélisme avec la directive mentionnée.
19. La conception de l'OTIF en ce qui concerne l'harmonisation et le développement de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes dans le domaine ferroviaire peut plutôt être comparée à l'«Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions» du 20 mars 1958 (Accord de Genève de 1958 sur l'homologation).
20. L'OTIF a pris connaissance avec intérêt du fait qu'en 1998, les CE en tant que telles, sont
- Kompetenz zwischen EG und OTIF. Vielmehr geht es allenfalls um die Frage, ob und inwieweit die - derzeit - 15 Mitgliedstaaten der EG noch berechtigt sind, innerhalb der OTIF auf dem genannten Gebiet eigenständig zu handeln, sobald die EG ihre allfällige Kompetenz durch Vorlage eines Verordnungs-, Richtlinien- oder Entscheidungsvorschlags in Anspruch genommen haben. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage von Interesse, ob und unter welchen Modalitäten die EG selbst dem COTIF beitreten können. Das Zentralamt hatte hierzu einen Vorschlag entwickelt, der die Zustimmung des Revisionsausschusses gefunden hatte und im Grundsatz von der 5. Generalversammlung angenommen wurde (s. Bemerkungen zu Art. 38 COTIF). Die Schaffung der Möglichkeit eines Beitritts präjudiziert in keiner Weise die Frage, ob die EG davon Gebrauch machen werden.
18. Das im Rahmen der OTIF entwickelte System zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahnverkehrs beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Verbindlicherklärung. Es orientiert sich bewußt nicht an den in der Richtlinie 96/48/EG vorgesehenen Methoden und Verfahren. Das OTIF-System der ER APTU verzichtet auf die Schaffung neuer Organe und Gremien für die Entwicklung und Ausarbeitung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften, sondern überläßt diese Aufgabe - insofern besteht eine Parallele zur genannten Richtlinie - weiterhin den nationalen und internationalen Normungsinstituten (z. B.: CEN, CENELEC, ETSI) sowie der daran interessierten - herstellenden und verwendenden - Industrie und ihren Verbänden (z.B. UIC, OSShD und UNIFE).
19. Die Konzeption der OTIF betreffend die Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften im Eisenbahnbereich läßt sich eher vergleichen mit dem «Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden» vom 20. März 1958 (Genfer Homologierungsübereinkommen 1958).
20. Die OTIF hat mit Interesse zur Kenntnis genommen, daß im Jahre 1998 die EG als solche

devenues parties contractantes de cet accord, et elle s'en félicite. Ce cas pourrait servir de précédent pour une adhésion des CE à l'OTIF. Cela vaudrait surtout pour le cas où les CE se décideraient à renoncer à un propre système d'harmonisation et de développement de prescriptions techniques en trafic ferroviaire conventionnel (exception faite du cas du trafic à grande vitesse) et se décideraient à participer activement aux travaux de l'OTIF. Le champ d'application des RU APTU et RU ATMF, élaborées dans le cadre de l'OTIF, dépassera le domaine géographique des CE et s'étendra, compte tenu du nombre actuel des Etats membres de l'OTIF, sur 39 Etats en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient à condition toutefois qu'aucun de ces Etats ne formule de réserves à l'encontre de ces nouveaux Appendices (v. art. 42 COTIF).

21. Dans le cas de la Directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses, les CE se sont engagées dans une voie qui a été vivement approuvée par les 39 Etats membres de l'OTIF et qui a fait ses preuves. Les CE ont renoncé à élaborer leurs propres règles juridiques de nature technique concernant le transport des marchandises dangereuses et ont repris, sous forme d'appendice à la Directive 96/49/CE, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) dans son intégralité, lequel, dans le cadre de l'OTIF, est développé et adapté en permanence au progrès scientifique et technique, en étroite coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), eu égard à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
22. La conception des RU APTU et des RU ATMF, développée dans le cadre de l'OTIF, a une incidence non seulement sur la politique des transports, mais aussi sur la politique en matière de sécurité des transports, d'industrie et de concurrence. Elle est en accord avec la politique jusqu'alors suivie par les CE dans les domaines du transport, de l'industrie et de la concurrence, à savoir : marché intérieur, libéralisation des transports, harmonisation juridique, harmonisation technique et neutralité en matière de concurrence.

Vertragspartei dieses Übereinkommens geworden sind, und begrüßt diesen Schritt. Er könnte präjudiziell wirken für einen Beitritt der EG zum COTIF. Dies würde vor allem für den Fall gelten, daß sich die EG entschließen, auf ein eigenes System der Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften im konventionellen Eisenbahnverkehr (abgesehen vom Fall des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs) zu verzichten und aktiv an den Arbeiten der OTIF mitzuwirken. Der Anwendungsbereich der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten ER APTU und ER ATMF wird geographisch weit über den Bereich der EG hinaus reichen und nach dem gegenwärtigen Mitgliederstand der OTIF 39 Staaten in Europa, Nordafrika und im Vorderen Orient umfassen, sofern keiner dieser Staaten Vorbehalte (s. Art. 42 COTIF) gegen diese neuen Anhänge einlegt.

21. Im Fall der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter haben die EG einen Weg beschritten, den die 39 Mitgliedstaaten der OTIF sehr begrüßt haben und der sich bewährt hat: Die EG haben auf die Ausarbeitung eigener Rechtsvorschriften technischer Art für die Beförderung gefährlicher Güter verzichtet und die im Rahmen der OTIF - in enger Abstimmung mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) im Hinblick auf das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) - entwickelte und ständig dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepaßte Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vollständig als Anhang in die Richtlinie 96/49/EG integriert.
22. Die im Rahmen der OTIF entwickelte Konzeption der ER APTU und der ER ATMF hat nicht nur eine verkehrspolitische, sondern auch eine verkehrssicherheits-, industrie- und wettbewerbspolitische Dimension. Sie liegt auf der Linie der bisher von den EG auf den Gebieten des Verkehrs, der Industrie und des Wettbewerbs verfolgten Politik: Binnenmarkt, Freizügigkeit des Verkehrs, Rechtsangleichung, technische Harmonisierung und Wettbewerbsneutralität.

**Commission d'experts techniques**

23. La procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes a été conçue d'une manière aussi souple que possible, à l'instar de la procédure de modification du RID.
24. Les décisions sont prises par la Commission d'experts techniques prévue dans la Convention de base (v. art. 20 COTIF), Commission dans laquelle sont représentés avec siège et droit de vote tous les Etats membres et, éventuellement, les organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré (p. ex. les CE).
25. La création de la Commission d'experts techniques et les principales questions de procédure, y compris les prescriptions relatives à la mise en vigueur des décisions, sont réglées dans la Convention même (v. art. 20, 33 et 35 COTIF).

**Annexes techniques**

26. A l'origine, le but des travaux de l'Office central était de soumettre à la 5ème Assemblée générale des textes discutés et approuvés par la Commission de révision qui ne se limitent pas uniquement aux RU APTU et RU ATMF. Il était plutôt prévu de reprendre, dans la mesure du possible, dans les Annexes des RU APTU, après un remaniement nécessaire, les normes et prescriptions techniques déjà existantes et de les faire adopter par la 5ème Assemblée. Il s'agit en particulier de l'Accord international sur l'Unité Technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, des prescriptions techniques des Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international et des fiches techniques de l'UIC, qui ont un caractère contraignant pour les chemins de fer.
27. L'élaboration des Annexes des RU APTU occasionne toutefois une charge de travail considérable. L'UIC s'était déclarée disposée, en mars 1998, à prendre en charge les travaux préliminaires. Dans le cadre de la 18ème session de la Commission de révision (25-28.5.1998), un représentant de l'UIC a présenté les travaux préliminaires à l'introduction des prescriptions techniques du RIV et du RIC ainsi que des fiches techniques de l'UIC dans les Annexes 1 à 7 (actuellement 8, v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8) des RU APTU. A la demande de l'Office

**Fachausschuß für technische Fragen**

23. Das Verfahren für die Verbindlicherklärung technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ist so flexibel wie möglich gestaltet worden, in Anlehnung an das Änderungsverfahren für das RID.
24. Entscheidungsträger ist der im Grundübereinkommen vorgesehene Fachausschuß für technische Fragen (s. Art. 20 COTIF), in dem alle Mitgliedstaaten - und eventuell beigetretene regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration (z.B. die EG) mit Sitz und Stimme vertreten sind.
25. Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen, einschließlich der Vorschriften über die Inkraftsetzung der Beschlüsse, sind im Übereinkommen selbst geregelt (s. Art. 20, 33 und 35 COTIF).

**Technische Anlagen**

26. Ursprünglich war es Ziel der Arbeiten des Zentralamtes, der 5. Generalversammlung vom Revisionsausschuß vorberatene und gebilligte Texte nicht nur der ER APTU und der ER ATMF zu unterbreiten. Vielmehr sollten nach Möglichkeit auch die schon bestehenden technischen Normen und Vorschriften nach einer redaktionellen Bereinigung in die Anlagen zu den ER APTU übernommen und von der 5. Generalversammlung beschlossen werden. Dabei handelte es sich insbesondere um das internationale Abkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) von 1882/1938, die technischen Bestimmungen in den Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr und die - für die Eisenbahnen - verbindlichen technischen Merkblätter der UIC.
27. Die Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU verursacht jedoch einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Die UIC hatte sich im März 1998 bereit erklärt, die nötigen Vorarbeiten zu leisten. Im Rahmen der 18. Tagung des Revisionsausschusses (25.-28.5.1998) präsentierte ein Vertreter der UIC deren Vorarbeiten zur Eingliederung der technischen Vorschriften des RIV und des RIC sowie der technischen Merkblätter der UIC in die vorgesehenen Anlagen 1 bis 7 (jetzt 8, s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8) der ER APTU. Auf



central, l'UIC avait préparé un document qui devait permettre aux Etats membres de se faire une idée, à titre d'exemple, de la façon dont pourraient être rédigées les Annexes des RU APTU. Ce document était à la disposition des délégués à la 5ème Assemblée générale.

28. Etant donné que les Annexes techniques comportent des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts techniques, ces travaux n'influaient pas le déroulement des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de l'Assemblée générale.
29. La majeure partie des travaux liés à l'élaboration des Annexes des RU APTU ne pourra être achevée qu'après la 5ème Assemblée générale. En raison du volume de ces Annexes, l'on a choisi, une solution de technique juridique comparable à celle adoptée, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID).
30. La Commission d'experts techniques devrait toutefois décider des Annexes des RU APTU immédiatement après l'entrée en vigueur de la COTIF, conformément à l'article 8, § 3. Les travaux préparatoires y afférents devraient être réalisés par un organisme approprié, composé de représentants des gouvernements et d'experts, qui - sous réserve de l'octroi des moyens financiers par le Comité administratif - pourrait, conformément à la COTIF en vigueur, siéger formellement en tant que Commission de révision sans toutefois prendre de décisions définitives.
31. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et de toutes les nouvelles prescriptions, l'on devra se contenter des prescriptions actuelles (v. ch. 26).
32. Le but, à moyen ou à long terme, consisterait à créer un règlement largement uniforme en matière de construction de matériel ferroviaire et d'exploitation, applicable à tous les chemins de fer dans les Etats membres de l'OTIF.
28. Da die technischen Anlagen Bestimmungen enthalten, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen fällt, hatten die Arbeiten der UIC keinen hemmenden Einfluß auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung.
29. Der größte Teil der Arbeiten zur Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU wird erst nach der 5. Generalversammlung abgeschlossen werden können. Wegen des Umfanges dieser Anlagen wurde deshalb eine rechtstechnische Lösung gewählt, die mit der für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 vergleichbar ist.
30. Der Fachausschuß für technische Fragen müßte jedoch unmittelbar nach Inkrafttreten des neuen COTIF gemäß Artikel 8 § 3 die Anlagen zu den ER APTU beschließen. Die Vorarbeiten hierfür wären von einem geeigneten Gremium von Regierungsvertretern und Sachverständigen zu leisten, das - vorbehaltlich der Genehmigung der finanziellen Mittel durch den Verwaltungsausschuß - formell als Revisionsausschuß nach dem geltenden COTIF tagen könnte, ohne dabei jedoch endgültige Beschlüsse zu fassen.
31. Bis zum Inkrafttreten des neuen COTIF und damit aller neuen Vorschriften hätte man sich mit den bestehenden Vorschriften (s. Ziff. 26) zu behelfen.
32. Als mittel- bis langfristiges Ziel wäre die Schaffung einer weitgehend einheitlichen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für alle Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der OTIF anzustreben.

### **En particulier**

#### **Article premier**

#### **Champ d'application**

1. Le projet règle la procédure en ce qui concerne :
- la "validation" de normes techniques et

### **Im Einzelnen**

#### **Artikel 1**

#### **Anwendungsbereich**

1. Der Entwurf regelt das Verfahren für
- die "Verbindlicherklärung" technischer Normen und

- l'“*adoption*” de prescriptions techniques uniformes en général.

Voir toutefois sous chiffre 13 des Généralités.

2. Le groupe d'experts mentionné au chiffre 3 des Généralités a toutefois distingué trois étapes au niveau de la procédure de normalisation, à savoir outre l'élaboration et la validation, l'“homologation”, c'est-à-dire la constatation d'une autorité ou d'un organe dûment mandaté par cette autorité, qu'une norme technique rend des règles techniques reconnues, la norme n'étant toutefois pas contraignante en général, mais ayant un effet de preuve, ce qui peut avoir indirectement des conséquences juridiques.
3. Le terme “homologation” est cependant utilisé, en langage courant, et surtout dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités), dans un autre sens, à savoir dans le sens d'une procédure administrative, selon laquelle les autorités compétentes déclarent, après un examen préalable, qu'un véhicule, un équipement ou des pièces correspondent à une certaine réglementation ou à un certain type. Par conséquent, les RU APTU n'utilisent pas ce terme.
4. Par ailleurs, les avis des experts étaient partagés quant à la question de savoir si ce stade de la validation d'une norme technique devait être réglé dans des Règles uniformes ou si cette question pouvait, éventuellement, être réglée au moyen de la définition du terme “norme technique”. Les experts ont eu des avis partagés en ce qui concerne la question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure un énoncé voire une réglementation concernant l'élaboration de normes et de prescriptions techniques était utile et nécessaire dans les RU APTU. A ce sujet, voir également les remarques relatives à l'article 2 concernant la définition du terme “norme technique”.
5. La Commission de révision n'avait pas jugé nécessaire de prévoir, en sus de l'“élaboration” et de la “validation”, une telle “reconnaissance” d'une norme technique dans les RU APTU (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 7-10; procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 12).
6. L'article 4 précise que l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes n'est pas réglée par les RU APTU.

- die “*Annahme*” einheitlicher technischer Vorschriften

im Allgemeinen. Siehe aber Ziffer 13 der allgemeinen Bemerkungen.

2. Die in Ziffer 3 der allgemeinen Bemerkungen erwähnte Sachverständigengruppe unterschied im Normierungsverfahren allerdings drei Etappen, und zwar neben der Ausarbeitung und der Verbindlicherklärung noch die “Homologierung”, das heißt die Feststellung einer Behörde oder einer von ihr hierzu ermächtigten Stelle, daß eine technische Norm die anerkannten Regeln der Technik wiedergibt, wobei die Norm zwar nicht allgemein verbindlich ist, jedoch eine Beweiswirkung entfaltet, die mittelbar rechtliche Folgen haben kann.
3. Der Begriff “Homologierung” wird aber im Sprachgebrauch überwiegend und vor allem im Genfer Homologierungsübereinkommen 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) in einem anderen Sinn verwendet, und zwar im Sinn eines verwaltungstechnischen Verfahrens, nach dem die zuständigen Behörden nach Durchführung entsprechender Untersuchungen erklären, daß ein Fahrzeug, ein Ausrüstungsgegenstand oder Bauteile einer bestimmten Regelung oder einem bestimmten Muster entsprechen. Demgemäß verwenden die ER APTU diesen Begriff nicht.
4. Im Übrigen waren die Meinungen der Sachverständigen geteilt, ob dieses Stadium der Anerkennung einer technischen Norm überhaupt in Einheitlichen Rechtsvorschriften zu regeln sei, oder ob diese Frage allenfalls im Wege der Definition des Begriffes “technische Norm” gelöst werden könnte. Ferner bestand unter den Sachverständigen keine einhellige Auffassung darüber, ob und wie weit eine Aussage in den ER APTU oder sogar eine Regelung betreffend die *Ausarbeitung* technischer Normen und technischer Vorschriften zweckmäßig und notwendig sei. Siehe hierzu auch die Bemerkungen zu Artikel 2 betreffend die Definition des Begriffes “technische Norm”.
5. Der Revisionsausschuß hielt es für nicht notwendig, zusätzlich zur “Ausarbeitung” und “Verbindlicherklärung” eine solche “Anerkennung” einer technischen Norm in den ER APTU vorzusehen (Niederschrift 15. Tagung, S. 7-10; Niederschrift 18. Tagung, S. 12).
6. Artikel 4 stellt klar, daß die *Ausarbeitung* technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften durch die ER APTU nicht geregelt

7. Le champ d'application a été défini de manière assez large, afin d'y inclure des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes non seulement pour les véhicules ferroviaires, leurs équipements et leurs pièces, mais aussi pour l'infrastructure, les systèmes de sécurité des circulations et de régulation et le matériel ferroviaire en général, dans la mesure où ils sont destinés à être utilisés en trafic international (v. l'énumération des Annexes techniques à l'art. 8).

## **Article 2** **Définitions**

1. Une partie de ces définitions se trouve déjà dans d'autres Appendices, p. ex. les RU CUI et les RU CUV ("infrastructure ferroviaire", "entreprise de transport ferroviaire", "gestionnaire" de l'infrastructure ferroviaire) (v. Bulletin 6/1999, p. 470 ss. et p. 445 ss.), d'autres définitions ne figurent que dans les RU APTU ("matériel ferroviaire", "véhicule de traction", "norme technique" etc.). Lors de sa 19<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de faire figurer toutes les définitions - quand et dans la mesure où cela est nécessaire - dans les Appendices respectifs et non pas dans la Convention de base même (procès-verbal de la 19<sup>ème</sup> session, p. 17), étant donné qu'elles ne sont pas nécessairement uniformes, mais peuvent être libellées de manière différente, en fonction de l'objet de l'Appendice respectif.
2. "Prescriptions techniques" serait en fait le terme général et générique, qui comprend également les "normes techniques" au sens strict. Le terme "normes techniques" n'est toutefois pas compris ou utilisé de manière uniforme dans le langage courant. Les RU APTU essaient, par conséquent, de parvenir à une délimitation de ces termes et ne désignent comme "prescriptions techniques" que les prescriptions qui ne sont pas des "normes techniques" au sens strict de la définition de la lettre k). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a décidé, sur suggestion de la Commission européenne, d'assimiler les spécifications techniques élaborées dans le cadre des CE à une "norme technique" (procès-verbal, p. 125-127). Cela doit éviter des confusions en ce qui concerne les règles techniques adoptées ou validées par des institutions européennes. Étant donné que les "spécifications techniques" des CE ne sont pas toujours le résultat d'une normalisation au sens de la lettre k), il aurait cependant été plus logique d'assimiler ces spécifications techniques aux

wird.

7. Der Anwendungsbereich wurde möglichst weit gefaßt, um technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, deren Ausrüstungsgegenstände und Teile, sondern auch für die Infrastruktur, die Sicherungs- und Betriebsleitsysteme und Eisenbahnmaterial ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind (s. die Aufzählung der technischen Anlagen in Art. 8).

## **Artikel 2** **Begriffsbestimmungen**

1. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich schon in anderen Anhängen, z.B. den ER CUI und den ER CUV ("Eisenbahninfrastruktur", "Eisenbahnverkehrsunternehmen", "Betreiber" der Eisenbahninfrastruktur) (s. Zeitschrift 6/1999, S. 470 ff und S. 445 ff), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER APTU von Bedeutung ("Eisenbahnmaterial", "Triebfahrzeug", "technische Norm" usw.). Bei der 19. Tagung beschloß der Revisionsausschuß, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nötig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst zu definieren (Niederschrift 19. Tagung, S. 17), da sie nicht notwendigerweise einheitlich sind, sondern für die Zwecke des jeweiligen Anhangs durchaus unterschiedlich gefaßt sein können.
2. "Technische Vorschriften" wäre an sich der allgemeinste und übergreifende Begriff, der auch "technische Normen" im engeren Sinn mit einschließt. Der Begriff "technische Normen" wird allerdings im Sprachgebrauch keineswegs einheitlich verstanden oder verwendet. Die ER APTU versuchen daher, zu einer Abgrenzung dieser Begriffe zu gelangen und bezeichnen als "technische Vorschriften" nur Vorschriften, die nicht "technische Normen" im engeren Sinn der Definition des Buchstaben k) sind. Die 5. Generalversammlung beschloß auf Anregung der Europäischen Kommission, die im Rahmen der EG ausgearbeiteten technischen Spezifikationen einer "technischen Norm" gleichzusetzen (Niederschrift, S. 125-127). Dies soll Unklarheiten hinsichtlich technischer Regeln, die von europäischen Institutionen angenommen oder für rechtsverbindlich erklärt wurden, vermeiden. Da "technische Spezifikationen" der EG nicht in allen Fällen Ergebnis einer Normung im Sinne des Buchstaben k) sind, hätte es näher

“prescriptions techniques uniformes”.

3. Le terme “Etat partie” est utilisé dans cet Appendice, étant donné que les Etats membres de l’OTIF qui ont fait une déclaration conformément à l’article 42, § 1, première phrase de la COTIF, ne sont pas Etats parties aux RU APTU.

### Article 3

#### But

1. Cette disposition doit servir de base aux travaux de la Commission d’experts techniques. Le § 1 énonce les buts généraux de la validation de normes techniques et de l’adoption de prescriptions techniques uniformes.
2. La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a décidé d’introduire une clarification, selon laquelle seules les normes techniques ou les prescriptions techniques uniformes élaborées au niveau international doivent être validées (§ 2) (procès-verbal, p. 134).
3. Par ailleurs, l’interopérabilité des systèmes et composants nécessaires au trafic international doit être assurée dans la mesure du possible (§ 3, lettre a). Une formulation similaire à celle du § 3, lettre b), selon laquelle les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances, se trouve également à l’article premier, al. 1 de l’Accord de Genève de 1958 sur l’homologation (v. ch. 19 des Généralités). Les experts et la Commission de révision étaient d’accord sur le principe que les normes et prescriptions techniques uniformes devaient être axées sur les performances, afin de ne pas entraver le développement technique. Ce problème ne peut toutefois pas être réglé de manière générale. Il s’agit plutôt d’examiner, pour chaque norme et chaque prescription technique, si leur contenu répond à ce critère, et ce dès le stade de l’élaboration.
4. Cet “article-objet” n’a cependant pas d’effets juridiques quant aux décisions dûment prises par la Commission d’experts techniques; ceci signifie que des décisions prises en bonne et due forme ne peuvent pas être remises en question, quant à leur contenu, sous prétexte qu’elles ne correspondent

gelegen, diese technischen Spezifikationen den “einheitlichen technischen Vorschriften” gleichzusetzen.

3. Der Begriff “Vertragsstaat” wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, nicht Vertragsparteien der ER APTU sind.

### Artikel 3

#### Zweck

1. Diese Bestimmung soll dem Fachausschuß für technische Fragen bei seiner Arbeit als Orientierung dienen. § 1 enthält die allgemeinen Ziele der Verbindlicherklärung technischer Normen und der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften.
2. Die 5. Generalversammlung beschloß, eine Klarstellung einzufügen, wonach lediglich technische Normen oder einheitliche technische Vorschriften verbindlich erklärt werden sollen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden (§ 2) (Niederschrift, S. 134).
3. Ferner ist nach Möglichkeit die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen (§ 3 Buchst. a). Eine ähnliche Formulierung wie in § 3 Buchst. b), demzufolge die technischen Normen und die einheitlichen technischen Vorschriften nach Möglichkeit wirkungsorientiert sind, findet sich auch in Artikel 1 Abs. 1 des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen). Die Sachverständigen und der Revisionsausschuß waren sich darüber einig, daß die für verbindlich erklärten Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften grundsätzlich deshalb wirkungsorientiert sein sollten, weil sonst die technische Weiterentwicklung behindert werden könnte. Dieses Problem kann allerdings nicht allgemein gelöst werden, sondern es ist bei jeder einzelnen Norm und jeder einzelnen technischen Vorschrift inhaltlich zu prüfen, ob sie diesem Kriterium gerecht wird, und zwar bereits im Stadium der Ausarbeitung.
4. Der “Zweck-Artikel” hat jedoch keine Rechtswirkungen hinsichtlich ordnungsgemäß gefaßter Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen; das heißt, gültig zustande gekommene Beschlüsse können nicht unter Berufung auf Artikel 3 inhaltlich angefochten werden.

pas à l'article 3.

**Article 4**  
**Elaboration de normes et**  
**prescriptions techniques**

1. Il ressort déjà de l'article premier que les RU APTU *ne* règlent *pas* l'*élaboration* de normes ou de prescriptions techniques, mais uniquement la *procédure* en vertu de laquelle les normes techniques sont validées et selon laquelle les prescriptions techniques uniformes sont adoptées. L'*élaboration* reste avant tout du ressort des organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p.ex. CEN, CENELEC, ETSI etc.) et des autres institutions compétentes, notamment l'UIC, l'OSJD et l'UNIFE (§ 1).
2. Certains experts et délégués se sont prononcés en faveur de l'introduction dans le texte d'une disposition réglant la question de la compétence en matière d'*élaboration* des prescriptions et, notamment, des normes techniques, ou même en faveur de l'attribution d'un mandat exprès à certains organismes. D'autres experts, auxquels se sont joints l'Office central et finalement la majorité de la Commission de révision, ont en revanche considéré qu'une telle disposition était inopportune et inutile. Une réglementation concernant le droit de déposer des demandes (v. art. 5 et 6) suffit pour garantir que les travaux des organismes et institutions en question peuvent aboutir à la validation ou à l'adoption de prescriptions techniques uniformes. Suite à ces réflexions, la Commission de révision a adopté un libellé très général (procès-verbal de la 15ème session, p. 17-20; procès-verbal de la 18ème session, p. 11/12). La 5ème Assemblée générale a adopté, sans changement, le texte décidé par la Commission de révision.
3. Le § 2 doit clarifier que le processus de normalisation classique demeure inchangé en ce qui concerne les produits et les procédures industriels.
4. La Commission de révision était d'avis qu'il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire. Son importance réside dans le fait qu'elle exprime clairement le partage du travail entre l'*élaboration*, d'une part, et la validation ou adoption, d'autre part (procès-verbal de la 18ème session, p. 12).

**Artikel 4**  
**Ausarbeitung technischer**  
**Normen und Vorschriften**

1. Schon aus Artikel 1 geht hervor, daß die ER APTU *nicht* die *Ausarbeitung* technischer Normen oder Vorschriften regeln, sondern nur das *Verfahren*, nach dem technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden. Die Ausarbeitung bleibt weiterhin und vornehmlich den nationalen oder internationalen Normungsinstituten (z.B. CEN, CENELEC, ETSI usw.) und den sonstigen hierfür zuständigen Institutionen, insbesondere UIC, OSShD und UNIFE, überlassen (§ 1).
2. Einige Sachverständige und Delegierte sprachen sich dafür aus, in den Text eine Bestimmung darüber aufzunehmen, wer zur Ausarbeitung technischer Vorschriften und insbesondere der Normen zuständig sein soll, oder bestimmten Institutionen sogar ein ausdrückliches Mandat zu erteilen. Andere Sachverständige, denen sich das Zentralamt und schließlich die Mehrheit des Revisionsausschusses anschlossen, hielten hingegen eine solche Regelung für nicht angebracht und nicht notwendig. Eine Regelung betreffend die Berechtigung, Anträge zu stellen (s. Art. 5 und 6) ist ausreichend, um sicherzustellen, daß die Arbeiten der betreffenden Institute und Institutionen zur Verbindlicherklärung entsprechender technischer Normen oder zur Annahme einheitlicher technischer Vorschriften führen können. Diesen Überlegungen folgend beschloß der Revisionsausschuß eine sehr allgemein formulierte Fassung (Niederschrift 15. Tagung, S. 17-20; Niederschrift 18. Tagung, S. 11/12). Die 5. Generalversammlung übernahm den vom Revisionsausschuß beschlossenen Text ohne Änderung.
3. § 2 soll verdeutlichen, daß der klassische Normierungsprozeß hinsichtlich industrieller Produkte und Verfahren unberührt bleibt.
4. Es bestand im Revisionsausschuß Übereinstimmung darüber, daß es sich um eine deklaratorische Bestimmung handelt. Ihre Bedeutung besteht darin, daß sie die Arbeitsteilung zwischen Ausarbeitung und Verbindlicherklärung oder Annahme deutlich zum Ausdruck bringt (Niederschrift 18. Tagung, S. 12).

**Article 5****Validation de normes techniques**

1. Outre l'article 6, cet article contient la disposition essentielle des RU APTU.
2. L'Office central avait soulevé la question de savoir s'il était nécessaire de différencier entre "normes techniques" en tant que terme restreint, d'une part, et "prescriptions techniques uniformes" en tant que terme plus général, d'autre part. L'Office central était enclin à se baser sur l'exemple de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités); il a considéré qu'il était suffisant de prévoir uniquement une réglementation concernant l'"adoption de prescriptions techniques uniformes", sans différencier entre "normes techniques" et "prescriptions techniques uniformes". Un libellé de dispositions allant au-delà a toutefois été présenté dans le projet de l'Office central du 19 décembre 1997, afin de permettre à la Commission de révision de mieux juger de cette question. La Commission de révision a considéré qu'une différenciation était appropriée (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 12-16, v. par ailleurs ch. 13 des Généralités) et a, par conséquent, adopté les définitions figurant à l'article 2, lettres k) et l) ainsi que les textes des articles 5 et 6.
3. Le § 1, lettre d), se réfère notamment à l'UIC, mais n'exclut pas d'autres organisations ferroviaires, telle que l'OSJD, et d'autres associations, telle que l'UNIFE.
4. Chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de la validation d'une norme technique.
5. Conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF, la Commission d'experts techniques ne peut que, soit valider des normes techniques, soit refuser de les valider, mais elle ne peut pas modifier ces normes à l'occasion d'une validation. La raison en est qu'avant d'être adoptées en tant que telles, ces normes techniques ont déjà été soumises à une certaine procédure (v. la définition figurant à l'art. 2, lettre k) ainsi que ch. 4 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).
6. Par souci de clarté, le § 2 renvoie, en ce qui concerne la procédure décisionnelle au sein de la Commission d'experts techniques et l'entrée en

**Artikel 5****Verbindlicherklärung technischer Normen**

1. Diese Bestimmung ist neben dem Artikel 6 das eigentliche Kernstück der ER APTU.
2. Das Zentralamt hatte die Frage aufgeworfen, ob es überhaupt notwendig sei, zwischen "technischen Normen" als dem engeren Begriff einerseits und "einheitlichen technischen Vorschriften" als dem umfassenderen Begriff andererseits zu unterscheiden. Das Zentralamt neigte dazu, sich eher am Beispiel des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) zu orientieren; es hielt es für ausreichend, ohne eine Differenzierung zwischen "technischen Normen" und "einheitlichen technischen Vorschriften" lediglich Regelungen betreffend die "Annahme einheitlicher technischer Vorschriften" vorzusehen. Die darüber hinausgehenden Bestimmungen wurden im Entwurf des Zentralamtes vom 19. Dezember 1997 jedoch ausformuliert, um dem Revisionsausschuß eine bessere Beurteilung dieser Fragen zu ermöglichen. Der Revisionsausschuß hielt eine Unterscheidung für zweckmäßig, (Niederschrift 15. Tagung, S. 12-16, s. im Übrigen Ziff. 13 der allgemeinen Bemerkungen) und nahm dementsprechend die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Buchst. k) und l) sowie die Texte der Artikel 5 und 6 an.
3. § 1 Buchst. d) bezieht sich insbesondere auf die UIC, schließt aber andere Eisenbahn-Organisationen wie die OSShD und andere Verbände wie die UNIFE nicht aus.
4. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Verbindlicherklärung einer technischen Norm ergeben.
5. Gemäß Artikel 20 § 3 COTIF kann der Fachausschuß für technische Fragen technische Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen, sie jedoch nicht aus Anlaß der Verbindlicherklärung ändern. Der Grund liegt darin, daß technische Normen zu ihrer Annahme als technische Normen bereits ein gewisses Verfahren zu durchlaufen haben (s. die Definition in Art. 2 Buchst. k) sowie Ziff. 4 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).
6. § 2 verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuß und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse

vigueur de ses décisions, aux articles pertinents de la COTIF.

### Article 6

#### Adoption de prescriptions techniques uniformes

1. Voir à ce sujet chiffre 8 des Généralités, chiffre 2 des remarques relatives à l'article 2 et chiffres 2 et 6 des remarques relatives à l'article 5.
2. Là aussi, chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
3. En accord avec le projet de l'Office central, l'article 20, § 3 de la COTIF, dans la teneur décidée par la Commission de révision, *ne* prévoyait *pas* pour les prescriptions techniques, à la différence de ce qui était prévu pour les normes, que la Commission d'experts techniques ne pouvait les valider qu'inchangées ou refuser leur validation. Au contraire, la Commission aurait dû être en mesure de décider, si nécessaire, des modifications, avant d'adopter une prescription technique uniforme. Cette différence s'expliquait par le fait que, dans ce cas, une procédure comparable à la procédure de normalisation ne précède pas le travail de la Commission. La 5ème Assemblée générale a toutefois décidé de ne pas traiter de manière différente les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes (procès-verbal, p. 41-44 et ch. 3 à 5 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).

### Article 7

#### Forme des demandes

Il s'agit d'une disposition à caractère réglementaire destinée à faciliter l'appréciation des demandes par la Commission d'experts techniques. Le respect de cette disposition est dans l'intérêt des demandeurs.

### Article 8

#### Annexes techniques

1. Le § 1 précise les domaines dans lesquels des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes doivent être conçues. Cette disposition crée ainsi le cadre de la compétence de la Commission d'experts techniques de valider des normes techniques et d'adopter des prescriptions techniques uniformes dans les domaines les plus divers et d'en faire ainsi la base indispensable à l'admission technique de matériel ferroviaire (v. RU ATMF).

auf die einschlägigen Artikel des COTIF.

### Artikel 6

#### Annahme einheitlicher technischer Vorschriften

1. Siehe hierzu Ziffer 8 der allgemeinen Bemerkungen, Ziffer 2 der Bemerkungen zu Artikel 2 und Ziffer 2 und 6 der Bemerkungen zu Artikel 5.
2. Auch hier bleibt es dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ergeben.
3. Artikel 20 § 3 COTIF in der vom Revisionsausschuß beschlossenen Fassung sah in Übereinstimmung mit dem Entwurf des Zentralamtes bei technischen Vorschriften *nicht* vor, daß sie der Fachausschuß für technische Fragen wie Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen kann. Vielmehr sollte der Ausschuß erforderlichenfalls Änderungen beschließen können, bevor er eine einheitliche technische Vorschrift annimmt. Der Grund für diese Abweichung lag darin, daß in diesem Falle ein dem Normierungsprozeß vergleichbares Verfahren der Tätigkeit des Ausschusses nicht vorausgeht. Die 5. Generalversammlung beschloß jedoch, technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht unterschiedlich zu behandeln (Niederschrift, S. 41-44 und Ziff. 3-5 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).

### Artikel 7

#### Form der Anträge

Es handelt sich um eine Ordnungsvorschrift zur Erleichterung der Beurteilung der Anträge durch den Fachausschuß für technische Fragen. Die Beachtung dieser Vorschrift liegt im Interesse der Antragsteller.

### Artikel 8

#### Technische Anlagen

1. § 1 umschreibt näher die Bereiche, in denen technische Normen und einheitliche technische Vorschriften aufgestellt werden sollen. Diese Bestimmung schafft damit einen Rahmen für die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen, für die verschiedensten Bereiche technische Normen für verbindlich zu erklären und einheitliche technische Vorschriften anzunehmen und damit zur Grundlage der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial (s.

- |   |  |
|---|--|
| <p>2. La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a décidé d'introduire une annexe supplémentaire, à savoir une annexe relative aux normes techniques et aux prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (procès-verbal, p. 135).</p> <p>3. Bien que les Annexes prévues au § 1, lettres a) à g) recouvrent, pour l'essentiel, tous les domaines nécessaires, la lettre h) a pour but de garantir la souplesse nécessaire et de permettre, le cas échéant, d'introduire à l'avenir, une Annexe supplémentaire par la procédure simplifiée (art. 35 COTIF) (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 25-27).</p> <p>4. L'élaboration des Annexes techniques conformément à l'article 8 entraînera une charge de travail considérable. Les travaux concernant les Annexes techniques ne pourront être entrepris qu'après la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, bien que les Annexes font, conformément au § 2, première phrase, partie intégrante de l'Appendice F et, par conséquent, de la COTIF même. Pour les textes de ces Annexes, l'on a adopté une solution de technique juridique similaire à celle choisie, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID)(v. également ch. 28-32 des Généralités ainsi que l'art. 6, § 2 du Protocole 1999 et l'art. 20 COTIF).</p> | <p>ER ATMF) zu machen.</p> <p>2. Die 5. Generalversammlung beschloß, eine weitere Anlage aufzunehmen, und zwar betreffend technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Systeme der Informationstechnologie (Niederschrift, S. 135).</p> <p>3. Obwohl die in § 1 Buchst. a) bis g) vorgesehenen Anlagen im Wesentlichen alle erforderlichen Bereiche abdecken, soll Buchst. h) die erforderliche Flexibilität gewährleisten und es erlauben, in der Zukunft erforderlichenfalls eine weitere Anlage im vereinfachten Verfahren (Art. 35 COTIF) einzufügen (Niederschrift 15. Tagung, S. 25-27).</p> <p>4. Die Ausarbeitung der technischen Anlagen gemäß Artikel 8 wird einen beträchtlichen Arbeitsaufwand erfordern. Die Arbeiten an den vorgesehenen technischen Anlagen werden erst nach der 5. Generalversammlung geleistet werden können, obwohl die Anlagen gemäß § 2 Satz 1 integrierender Bestandteil des Anhangs F und damit des COTIF selbst sind. Für die Texte dieser Anlagen wurde eine ähnliche rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) (s. auch Ziff. 28-32 der allgemeinen Bemerkungen sowie Art. 6 § 2 des Protokolls 1999 und Art. 20 COTIF).</p> |
|---|--|

**Article 9**  
**Déclarations**

1. Il ne s'agit pas d'une déclaration, au sens de l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, relative aux RU APTU dans leur intégralité, mais de réserves, au sens de l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF, à différentes Annexes de ces Règles uniformes ou à certaines dispositions de ces Annexes, c'est-à-dire à certaines normes techniques validées ou à certaines prescriptions techniques uniformes adoptées.
2. Eu égard aux différences existant en ce qui concerne l'équipement technique dans les Etats membres de l'OTIF, la possibilité de telles déclarations a un intérêt pratique, bien qu'elle aille à l'encontre des buts mentionnés à l'article 3. Même une harmonisation qui ne s'étend pas à l'ensemble de ces domaines dans tous les Etats parties, peut mener à une amélioration de la situation actuelle en ce qui concerne l'interopérabilité.

**Artikel 9**  
**Erklärungen**

1. Es handelt sich dabei nicht um eine Erklärung im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 1 COTIF zu den ER APTU als Anhang insgesamt, sondern um Vorbehalte im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 2 COTIF zu einzelnen Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder zu einzelnen Bestimmungen dieser Anlagen, das heißt zu einzelnen für verbindlich erklärten technischen Normen oder zu einzelnen angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften.
2. Obwohl den in Artikel 3 genannten Zwecken zuwiderlaufend, ist die Möglichkeit derartiger Erklärungen im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede in der technischen Ausrüstung in den Mitgliedstaaten der OTIF aus praktischen Gründen von Interesse. Aber auch eine Harmonisierung, die sich nicht in allen Vertragsstaaten auf sämtliche Bereiche erstreckt, kann zu einer Verbesserung der gegenwärtigen



3. Les déclarations en vertu de l'article 9 peuvent être retirées à tout moment.

**Article 10**  
**Abrogation de l'Unité Technique**

1. Comme cela a été mentionné aux chiffres 10 et 26 des Généralités, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes existantes, notamment les prescriptions de l'UT, doivent être reprises dans les Annexes des RU APTU.
2. L'administration gérante de l'UT, le Gouvernement Suisse (Office fédéral des transports) a été associée aux travaux relatifs aux RU APTU et a approuvé, en principe, cette démarche (v. courrier de l'Office fédéral des transports du 24.4.1997 adressé aux Etats parties à l'UT).
3. Dans le cas de l'UT, il s'agit d'une Convention de droit international public, qui est toujours en vigueur et contraignante pour les Etats parties. Même si son importance n'est plus comparable à celle qu'elle avait lors de son adoption et des modifications/ compléments ultérieurs - la dernière version date de 1938 -, cette Convention de droit international public n'a jamais été abolie ou abrogée. Son contenu a été repris en partie dans d'autres accords, en particulier dans le RIC et le RIV, qui n'ont toutefois pas, en tant qu'accords entre les administrations/ entreprises ferroviaires, la même qualité juridique et ne lient pas les Etats parties à l'UT, mais seulement les chemins de fer participants.
4. Les Etats suivants étaient parties à l'UT lors de la dernière modification formelle en vigueur (version de 1938, entrée en vigueur le 1.1.1939) : Belgique, Bulgarie, Danemark, le Reich allemand, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.
5. La version de 1938 de l'UT devrait également être contraignante, du point de vue du droit international public, pour les Etats successeurs du Reich allemand, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, et ce en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Selon cette Convention, la version de 1938 de l'UT est en vigueur

Situation im Bereich der Interoperabilität führen.

3. Erklärungen gemäß Artikel 9 können jederzeit zurückgezogen werden.

**Artikel 10**  
**Außerkräfttreten der technischen Einheit**

1. Wie unter Ziffer 10 und 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen die bestehenden technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, insbesondere die Bestimmungen der TE in die Anlagen zu den ER APTU übernommen werden.
2. Die geschäftsführende Verwaltung für die TE, die Schweizer Regierung (Bundesamt für Verkehr) ist an den Arbeiten zu den ER APTU beteiligt worden und hat dieser Vorgangsweise grundsätzlich zugestimmt (s. Schreiben des Bundesamtes für Verkehr vom 24.4.1997 an die Vertragsstaaten der TE).
3. Bei der TE handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten noch immer rechtlich bindend ist. Wenngleich seine Bedeutung nicht mehr die gleiche ist wie im Zeitpunkt seiner Verabschiedung und der späteren Änderungen/Ergänzungen - die letzte Fassung datiert von 1938 -, ist dieses Übereinkommen völkerrechtlich nie aufgehoben oder außer Kraft gesetzt worden. Sein Inhalt ist teilweise in andere Vereinbarungen, vornehmlich RIC und RIV, aufgenommen worden, die als Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen/ -unternehmen jedoch nicht die gleiche Rechtsqualität haben und nicht die Vertragsstaaten der TE, sondern lediglich die beteiligten Eisenbahnen binden.
4. Folgende Staaten waren Vertragsstaaten der TE im Zeitpunkt der letzten förmlichen und rechtsgültigen Änderung (Fassung 1938, in Kraft getreten am 1.1.1939): Belgien, Bulgarien, Dänemark, das Deutsche Reich, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Ungarn.
5. Die Fassung 1938 der TE dürfte auch für die Nachfolgestaaten des Deutschen Reiches, Jugoslawiens und der Tschechoslowakei völkerrechtlich verbindlich sein, und zwar nach Maßgabe des Wiener Übereinkommens von 1969 über das Recht der Verträge. Danach gilt die Fassung 1938 der TE auch in Deutschland,

- également en Allemagne, Autriche, République de Bosnie et Herzégovine, Croatie, Macédoine, République fédérale de Yougoslavie, République tchèque, République slovaque et Slovénie.
6. Par conséquent, 22 des 39 Etats membres de l'OTIF sont également Etats parties à la version 1938 de l'UT. Seule la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'un des Etats successeurs de l'ancienne Yougoslavie, est seulement Etat partie à la version de 1938 de l'UT, mais n'est pas Etat membre de l'OTIF.
  7. Dans le cadre du but élargi de l'OTIF (v. art. 2, § 1, lettres c) et d) COTIF), il est prévu de regrouper dans les Annexes des RU APTU (et de développer sur cette base) toutes les normes techniques et prescriptions techniques uniformes ayant une importance pour le trafic international ferroviaire.
  8. Les prescriptions de l'UT devront être intégrées dans les Annexes techniques des RU APTU, de manière à ce qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, de ses Appendices et des Annexes y afférentes, l'UT puisse être abrogée entre ses Etats parties et les Etats parties aux RU APTU.
  9. Etant donné qu'il n'est pas garanti que tous les Etats parties à l'UT seront également Etats parties aux RU APTU, donc que ces Etats ne fassent pas une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, il ne sera pas possible d'abroger l'UT, avec la mise en vigueur des Annexes des RU APTU, dans tous les Etats (décision de la Commission d'experts techniques en vertu de l'art. 8, § 3 APTU), d'autant plus que l'on ne sait pas si la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'Etat partie à l'UT, sera à ce moment, de nouveau, membre de l'OTIF et également Etat partie aux RU APTU.
  10. La Convention sur l'UT ne comprend elle-même pas de dispositions institutionnelles, p. ex. en ce qui concerne les modifications, l'entrée en vigueur ou l'abrogation. Selon la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, l'abrogation de l'UT, respectivement une réglementation de primauté, peut être introduite dans une nouvelle convention. Le Protocole 1999 et son Annexe, la COTIF dans sa nouvelle teneur, avec ses Appendices, est une telle convention nouvelle. Un acte de droit international public particulier en dehors ou en sus du Protocole 1999 et des RU APTU n'est, par conséquent, pas nécessaire.
6. Von den 39 Mitgliedstaaten der OTIF sind demnach 22 Staaten auch Vertragsstaaten der Fassung 1938 der TE. Lediglich die Bundesrepublik Jugoslawien als einer der Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien ist nur Vertragsstaat der Fassung 1938 der TE, aber nicht Mitgliedstaat der OTIF.
  7. Im Rahmen der erweiterten Zielsetzung der OTIF (s. Art. 2 § 1 Buchst. c) und d) COTIF) ist vorgesehen, sämtliche technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, in den Anlagen der ER APTU zusammenzufassen (und auf dieser Grundlage weiterzuentwickeln).
  8. In diesen technischen Anlagen zu den ER APTU sollen die Vorschriften der TE aufgehen, so daß mit Inkrafttreten des neuen COTIF, seiner Anhänge und ihrer Anlagen die TE zwischen ihren Vertragsstaaten und den Vertragsstaaten der ER APTU aufgehoben werden kann.
  9. Da nicht gewährleistet ist, daß alle Vertragsstaaten der TE auch Vertragsstaaten der ER APTU sein werden, also keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, wird ein zeitgleiches Außerkrafttreten der TE für alle Vertragsstaaten der TE mit der Inkraftsetzung der Anlagen zu den ER APTU (Beschluß des Fachausschusses für technische Fragen gemäß Art. 8 § 3 APTU) nicht möglich sein, zumal ungewiß ist, ob die Bundesrepublik Jugoslawien als Vertragsstaat der TE in diesem Zeitpunkt wieder Mitglied der OTIF und auch Vertragsstaat der ER APTU sein wird.
  10. Das Übereinkommen über die TE enthält selbst keine institutionellen Bestimmungen z.B. hinsichtlich von Änderungen oder des Inkraft- bzw. des Außerkrafttretens. Nach dem Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge kann die Außerkraftsetzung der TE bzw. eine Vorrangregelung in ein anderes, neu abzuschließendes Übereinkommen aufgenommen werden. Um ein solches neu abzuschließendes Übereinkommen handelt es sich beim Protokoll 1999 mit seiner Anlage, dem neugefaßten COTIF und seinen Anhängen. Ein besonderer völkerrechtlicher Akt außerhalb oder zusätzlich zum Protokoll 1999 und den ER APTU ist daher

11. L'article 10 prévoit qu'avec l'entrée en vigueur des Annexes, décidées par la Commission d'experts techniques en vertu de l'article 8, § 3, dans tous les Etats parties à l'UT les dispositions de l'UT sont abrogées.

**Article 11**  
**Primauté des Annexes**

1. Le § 1 règle le cas où tous les Etats parties à l'UT ne deviennent pas Etats parties aux RU APTU. Après l'entrée en vigueur des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les dispositions de ces Annexes l'emportent, dans les relations entre les Etats parties aux RU APTU, sur les dispositions de l'UT.
2. Comme cela a été mentionné au chiffre 26 des Généralités, il est prévu de reprendre dans les Annexes des RU APTU, conformément à l'article 8, dans la mesure du possible et après un remaniement, non seulement l'UT, mais aussi les dispositions correspondantes des Règlements RIV et RIC et les fiches techniques de l'UIC, qui sont à caractère contraignant pour les chemins de fer. En raison du fondement juridique différent - l'UT est un accord de droit international public, le RIV et le RIC sont des accords entre les chemins de fer - une abrogation partielle du RIV et du RIC ne peut pas être directement prévue par les RU APTU. Par conséquent, le § 2 se limite à stipuler la primauté des Annexes techniques des RU APTU sur le RIV et le RIC.

nicht erforderlich.

11. Artikel 10 sieht vor, daß mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen Vertragsstaaten der TE die Vorschriften der TE außer Kraft treten.

**Artikel 11**  
**Vorrang der Anlagen**

1. § 1 regelt den Fall, daß nicht alle Vertragsstaaten der TE Vertragsstaaten der ER APTU werden. Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben die Bestimmungen dieser Anlagen im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten der ER APTU Vorrang gegenüber den Bestimmungen der TE.
2. Wie unter Ziffer 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen nach Möglichkeit nicht nur die TE, sondern auch die entsprechenden Bestimmungen des RIV und des RIC und die für die Eisenbahnen verbindlichen technischen Merkblätter der UIC nach einer entsprechenden Bereinigung in die Anlagen der ER APTU gemäß Artikel 8 übernommen werden. Wegen des unterschiedlichen Geltungsgrundes - die TE ist ein völkerrechtlicher Vertrag, RIV und RIC sind Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen - kann jedoch eine teilweise Aufhebung von RIV und RIC nicht unmittelbar in den ER APTU geregelt werden, so daß sich § 2 darauf beschränkt, den Vorrang der technischen Anlagen der ER APTU gegenüber RIV und RIC festzulegen.

**Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international**  
(ATMF - Appendice G à la Convention)

**Article premier**  
**Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

**Article 2**  
**Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;
- g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;

**Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird**  
(ATMF - Anhang G zum Übereinkommen)

**Artikel 1**  
**Anwendungsbereich**

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

**Artikel 2**  
**Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer Anlage bezeichnet der Ausdruck

- a) "Vertragsstaat" jeden Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- b) "internationaler Verkehr" das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- c) "Eisenbahnverkehrsunternehmen" jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;
- d) "Infrastrukturbetreiber" jedes Unternehmen sowie jede Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- e) "Halter" denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;
- f) "technische Zulassung" das von der zuständigen Behörde für ein Eisenbahnfahrzeug und sonstiges Eisenbahnmaterial durchgeführte Verfahren zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr;
- g) "Bauartzulassung" das von der zuständigen Behörde bezogen auf ein Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs durchgeführte Verfahren, mit dem die Berechtigung erteilt wird, für Fahrzeuge, die diesem Muster entsprechen, eine Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren zu erteilen;

- |  |   |
|--|---|
| <p>h) “admission à l’exploitation” désigne le droit octroyé par l’autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;</p> <p>i) “véhicule ferroviaire” désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;</p> <p>j) “autre matériel ferroviaire” désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n’est pas un véhicule ferroviaire;</p> <p>k) “Commission d’experts techniques” désigne la Commission prévue à l’article 13, § 1, lettre f) de la Convention.</p> | <p>h) “Betriebserlaubnis” die von der zuständigen Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug erteilte Berechtigung, im internationalen Eisenbahnverkehr eingesetzt zu werden;</p> <p>i) “Eisenbahnfahrzeug” jedes Fahrzeug, das mit oder ohne eigenen Antrieb auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollt;</p> <p>j) “sonstiges Eisenbahnmaterial” jedes Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;</p> <p>k) “Fachausschuß für technische Fragen” den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuß.</p> |
|--|---|

### Article 3

#### Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L’admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
- a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,
  - b) prescriptions de construction et d’équipement contenues dans l’Annexe du RID,
  - c) conditions particulières d’une admission en application de l’article 7, § 2 ou § 3.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s’appliquent par analogie à l’admission technique d’autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d’autres matériels ferroviaires.

### Article 4

#### Procédure

- § 1 L’admission technique s’effectue :
- a) soit, en une seule étape, en octroyant l’admission à l’exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,
  - b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
    1. l’admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
    2. puis l’admission à l’exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure

### Artikel 3

#### Zulassung zum internationalen Verkehr

- § 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muß jedes Eisenbahnfahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.
- § 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den
- a) Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU,
  - b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,
  - c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 entsprechen.
- § 3 Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.

### Artikel 4

#### Verfahren

- § 1 Die technische Zulassung erfolgt
- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Eisenbahnfahrzeug,
  - b) oder in zwei Schritten durch Erteilung
    1. der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster für Eisenbahnfahrzeuge,
    2. und der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem zugelassenen Baumuster entsprechen, in Form eines ver-

simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

einfachten Verfahrens, das die Übereinstimmung mit diesem Baumuster bestätigt.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

§ 2 Artikel 10 bleibt unberührt.

#### **Article 5 Autorité compétente**

#### **Artikel 5 Zuständige Behörde**

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 1 Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

§ 2 Die in § 1 genannten Behörden können die Aufgabe der technischen Zulassung auf als geeignet anerkannte Einrichtungen übertragen, wobei sie deren Überwachung sicherzustellen haben. Eine Übertragung der Aufgabe der technischen Zulassung auf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluß anderer ist unzulässig. Ebenfalls ausgeschlossen ist eine Übertragung auf den Betreiber einer Infrastruktur, der direkt oder indirekt an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist.

#### **Article 6 Reconnaissance de l'admission technique**

#### **Artikel 6 Anerkennung der technischen Zulassung**

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Die von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erteilten Bauartzulassungen und Betriebserlaubnisse sowie die hierüber ausgestellten Zertifikate werden in den übrigen Vertragsstaaten von Behörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern ohne erneute Prüfung und technische Zulassung auch für den Verkehr und für die Verwendung auf dem Gebiet dieser anderen Staaten anerkannt.

#### **Article 7 Prescriptions de construction applicables aux véhicules**

#### **Artikel 7 Bauvorschriften für Fahrzeuge**

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :

§ 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Eisenbahnfahrzeuge

- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
- b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

- a) den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU,
- b) den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID entsprechen.

§ 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions
  - b) ainsi que l'interopérabilité
- restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

**Article 8**  
**Prescriptions de construction**  
**applicables à d'autres matériels**

§ 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février

§ 2 Soweit die Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU keine Bestimmungen enthalten, sind der technischen Zulassung die allgemein anerkannten Regeln der Technik zugrundezulegen. Selbst wenn sie nicht im Verfahren gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für verbindlich erklärt worden sind, gelten technische Normen als Beweis, daß das in der Norm enthaltene Fachwissen eine allgemein anerkannte Regel der Technik darstellt.

§ 3 Um technische Entwicklungen zu ermöglichen, darf von den allgemein anerkannten Regeln der Technik und von den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgewichen werden, wenn nachgewiesen ist, daß

- a) mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln und Vorschriften sowie
  - b) die Interoperabilität
- weiterhin gewährleistet sind.

§ 4 Beabsichtigt ein Vertragsstaat, ein Eisenbahnfahrzeug gemäß § 2 oder § 3 zuzulassen, so hat er dies unverzüglich dem Generalsekretär der Organisation mitzuteilen. Dieser unterrichtet hierüber die anderen Vertragsstaaten. Innerhalb eines Monats nach Erhalt der Mitteilung des Generalsekretärs kann ein Vertragsstaat die Einberufung des Fachausschusses für technische Fragen verlangen, damit dieser prüft, ob die Voraussetzungen für die Anwendung des § 2 oder des § 3 vorliegen. Der Ausschuss entscheidet innerhalb von drei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem der Generalsekretär das Verlangen nach Einberufung erhalten hat.

**Artikel 8**  
**Bauvorschriften**  
**für sonstiges Material**

§ 1 Um zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen zu werden, muß sonstiges Eisenbahnmaterial den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU entsprechen.

§ 2 Artikel 7 §§ 2 bis 4 gilt sinngemäß.

§ 3 Die Verpflichtungen der Vertragsstaaten, die sich für sie aus dem Europäischen Übereinkommen über die internationalen Haupteisenbahnstrecken (AGC) vom 31. Mai 1985 und aus dem Europäischen Übereinkommen über wichtige Strecken und Einrichtungen des internationalen

1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

### **Article 9 Prescriptions d'exploitation**

- § 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

### **Article 10 Admission technique**

- § 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.
- § 2 L'admission technique peut être demandée par :
- a) le constructeur,
  - b) une entreprise de transport ferroviaire,
  - c) le détenteur du véhicule,
  - d) le propriétaire du véhicule.
- La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.
- § 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.
- § 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

kombinierten Verkehrs (AGTC) vom 1. Februar 1991, deren Vertragspartei sie ebenfalls sind, ergeben, bleiben unberührt.

### **Artikel 9 Betriebsvorschriften**

- § 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.
- § 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalen Verkehren bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

### **Artikel 10 Technische Zulassung**

- § 1 Die technische Zulassung (Bauartzulassung, Betriebserlaubnis) wird bezogen auf ein Baumuster für ein Eisenbahnfahrzeug oder bezogen auf ein Eisenbahnfahrzeug erteilt.
- § 2 Einen Antrag auf technische Zulassung können stellen:
- a) der Hersteller,
  - b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen,
  - c) der Halter des Fahrzeugs,
  - d) der Eigentümer des Fahrzeugs.
- Der Antrag kann bei jeder gemäß Artikel 5 zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gestellt werden.
- § 3 Ein Antragsteller, der für einzelne Eisenbahnfahrzeuge eine Betriebserlaubnis im Verfahren der vereinfachten technischen Zulassung (Artikel 4 § 1 Buchst. b)) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Zertifikat über die Bauartzulassung beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, daß die Fahrzeuge, für die eine Betriebserlaubnis beantragt wird, dem zugelassenen Baumuster entsprechen.
- § 4 Die technische Zulassung ist ohne Ansehen der Person des Antragstellers zu erteilen.



- § 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.
- § 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.
- § 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :
- lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
  - lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.
- § 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.
- § 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :
- lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
  - lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
  - en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
  - lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.
- § 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire.
- § 5 Die technische Zulassung wird grundsätzlich unbefristet erteilt; sie kann allgemein oder eingeschränkt erteilt werden.
- § 6 Eine Bauartzulassung kann entzogen werden, wenn auf Grund des Verkehrs von Eisenbahnfahrzeugen, die nach dem betreffenden Baumuster gebaut worden sind oder gebaut werden sollen, die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umweltverträglichkeit nicht gewährleistet sind.
- § 7 Eine Betriebserlaubnis kann entzogen werden,
- wenn das Eisenbahnfahrzeug den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, den besonderen Bedingungen seiner Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID nicht mehr entspricht und der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist nachkommt;
  - wenn Auflagen oder Bedingungen, die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß § 5 ergeben, nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.
- § 8 Eine Bauartzulassung und eine Betriebserlaubnis können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.
- § 9 Die Betriebserlaubnis ruht,
- wenn die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen und Kontrollen des Eisenbahnfahrzeugs sowie Instandhaltungsarbeiten nicht durchgeführt werden;
  - im Falle schwerer Beschädigungen des Eisenbahnfahrzeugs, wenn der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht nachgekommen wird;
  - im Falle der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;
  - wenn die zuständige Behörde es anordnet.
- § 10 Die Betriebserlaubnis erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeugs. Die

La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 11 Im übrigen richtet sich das Verfahren der technischen Zulassung nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird.

### **Article 11 Certificats**

### **Artikel 11 Zertifikate**

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 1 Bauartzulassung und Betriebserlaubnis werden in getrennten Urkunden mit folgenden Bezeichnungen festgehalten: "Zertifikat über eine Bauartzulassung" und "Zertifikat über eine Betriebserlaubnis".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

§ 2 Das Zertifikat über eine Bauartzulassung muß folgende Angaben enthalten:

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

- a) den Hersteller des Fahrzeugmusters;
- b) alle technischen Merkmale, die zur Identifizierung des Fahrzeugmusters erforderlich sind;
- c) gegebenenfalls die besonderen Verkehrsbedingungen, unter denen das Fahrzeugmuster und die dem Muster entsprechenden Eisenbahnfahrzeuge verkehren dürfen.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

§ 3 Das Zertifikat über eine Betriebserlaubnis muß folgende Angaben enthalten:

- a) le détenteur du véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;
- d) le cas échéant, sa durée de validité;
- e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

- a) den Halter des Eisenbahnfahrzeugs;
- b) alle technischen Merkmale, die zur Identifizierung des Eisenbahnfahrzeugs erforderlich sind; dies kann auch durch Verweisung auf das Zertifikat über die Bauartzulassung erfolgen;
- c) gegebenenfalls die besonderen Verkehrsbedingungen, unter denen das Eisenbahnfahrzeug verkehren darf;
- d) gegebenenfalls seine Gültigkeitsdauer;
- e) die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen des Eisenbahnfahrzeugs sowie die sonstigen vorgeschriebenen technischen Überprüfungen einzelner Bauteile und bestimmter technischer Aggregate des Fahrzeugs.

§ 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

**Article 12**  
**Modèles uniformes**

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

**Article 13**  
**Banque de données**

§ 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :

- a) les Etats parties;
- b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
- c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
- d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;

§ 4 Die Zertifikate sind in mindestens zwei Sprachen zu drucken, von denen mindestens eine eine der Arbeitssprachen der Organisation sein muß.

**Artikel 12**  
**Einheitliche Muster**

§ 1 Die Organisation wird einheitliche Muster für das "Zertifikat über die Bauartzulassung" und für das "Zertifikat über die Betriebserlaubnis" vorschreiben. Sie werden vom Fachausschuß für technische Fragen ausgearbeitet und beschlossen.

§ 2 Artikel 35 §§ 1 und 3 bis 5 des Übereinkommens gilt entsprechend.

**Artikel 13**  
**Datenbank**

§ 1 Für Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, wird unter der Verantwortung der Organisation eine Datenbank eingerichtet und geführt.

§ 2 Die zuständigen Behörden oder gegebenenfalls die Einrichtungen, denen sie die Erteilung von Betriebserlaubnissen übertragen haben, übermitteln der Organisation hinsichtlich der Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, unverzüglich die für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlichen Angaben. Der Fachausschuß für technische Fragen legt fest, welche Angaben erforderlich sind. Nur diese Angaben werden in der Datenbank gespeichert. Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, der Entzug von Betriebserlaubnissen oder Änderungen am Fahrzeug, die vom Baumuster abweichen, sind der Organisation in jedem Falle mitzuteilen.

§ 3 Die in der Datenbank gespeicherten Angaben stellen lediglich einen widerlegbaren Beweis hinsichtlich der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs dar.

§ 4 Die gespeicherten Angaben stehen

- a) den Vertragsstaaten,
- b) den am internationalen Verkehr beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Vertragsstaat,
- c) den Infrastrukturbetreibern mit Sitz in einem Vertragsstaat, auf deren Infrastruktur internationaler Verkehr durchgeführt wird,
- d) den Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen in Bezug auf ihre Fahrzeuge,

e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

e) den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen in Bezug auf ihre Fahrzeuge

für Auskünfte zur Verfügung.

§ 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

§ 5 Zu welchen Angaben und unter welchen Bedingungen die in § 4 genannten Berechtigten Zugriff erhalten, wird in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt. Diese Anlage ist ein Bestandteil dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften. Sie erhält die Fassung, die der Revisionsausschuß nach dem in Artikel 16, 17 und 33 § 4 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren beschließt.

#### **Article 14** **Inscriptions et signes**

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

#### **Article 15** **Maintenance**

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

#### **Article 16** **Accidents et avaries graves**

§ 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules

#### **Artikel 14** **Anschriften und Zeichen**

§ 1 Die zum internationalen Verkehr zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen werden mit:

- a) einem Zeichen, welches verdeutlicht, daß sie gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und
- b) den übrigen Anschriften und Zeichen, wie sie in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vorgeschrieben sind.

§ 2 Der Fachausschuß für technische Fragen legt das in § 1 Buchst. a) vorgesehene Zeichen sowie die Übergangsfristen fest, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

§ 3 Artikel 35 §§ 1 und 3 bis 5 des Übereinkommens gilt entsprechend.

#### **Artikel 15** **Instandhaltung**

Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial müssen so instandgehalten werden, daß ihr Zustand die Betriebssicherheit und die Umweltverträglichkeit ihres Einsatzes oder ihrer Verwendung im internationalen Verkehr sowie die öffentliche Gesundheit in keiner Weise gefährdet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge den in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten unterzogen werden.

#### **Artikel 16** **Unfälle und schwere Beschädigungen**

§ 1 Im Falle eines Unfalls oder einer schweren Be-

ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

#### Article 17

##### Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

schädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind die Infrastrukturbetreiber, gegebenenfalls zusammen mit den Haltern sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, verpflichtet,

- a) unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Sicherheit, die Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs und die öffentliche Gesundheit weiter zu gewährleisten, und
- b) die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

§ 2 Als schwer beschädigt gilt ein Fahrzeug, wenn es auf einfache Weise nicht wieder so instandgesetzt werden kann, daß es auf eigenen Rädern in einem Zug rollen kann, ohne die Betriebsabwicklung zu gefährden.

§ 3 Unfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde, die die Betriebserlaubnis für das beschädigte Fahrzeug erteilt hat, unverzüglich mitzuteilen. Diese Behörde kann eine Vorführung des beschädigten, gegebenenfalls bereits instandgesetzten Fahrzeugs verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.

§ 4 Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten un-

terrichten die Organisation über die Ursachen von Unfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr. Der Fachausschuß für technische Fragen kann auf Antrag eines Vertragsstaates die Ursachen schwerer Unfälle im internationalen Verkehr im Hinblick auf eine eventuelle Weiterentwicklung der Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU prüfen.

#### Artikel 17

##### Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

Eine gemäß Artikel 5 zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, wenn diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, die besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 sowie die Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID beachtet werden.

### **Article 18** **Non-respect des prescriptions**

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

### **Article 19** **Différends**

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

### **Rapport explicatif <sup>1</sup>** **Généralités**

Remarque préliminaire : le rapport explicatif qui suit s'applique par analogie aux matériels ferroviaires, autres que les véhicules ferroviaires, qui sont destinés à être utilisés en trafic international.

1. Les régimes juridiques de presque tous les Etats membres de l'Organisation intergouvernementale

### **Artikel 18** **Nichtbeachtung von Vorschriften**

- § 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10 § 9 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, dessen zuständige Behörde die Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.
- § 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

### **Artikel 19** **Meinungsverschiedenheiten**

Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, dem Fachausschuß für technische Fragen vorlegen, wenn sie sie nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausräumen konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

### **Erläuternde Bemerkungen <sup>1</sup>** **Allgemeines**

Vorbemerkung: Die folgenden erläuternden Bemerkungen gelten sinngemäß für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird und kein Eisenbahnfahrzeug ist.

1. Die Rechtsordnungen fast aller Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den

<sup>1</sup>

Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux des RU ATMF; les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

Artikel, §§ u.s.w. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER ATMF; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) prévoient que pour être exploités ou utilisés en trafic public, les moyens de transport (véhicules automobiles, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de haute mer et aéronefs) doivent suffire à certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation. L'admission au trafic public se fait en général par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule (prototype), suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel, cette dernière se faisant de manière simplifiée, dans la mesure où le véhicule individuel correspond, selon les indications du constructeur, au modèle ou type déjà admis.

2. Ces procédures basées sur le droit national et international ont pour but, en premier lieu, d'assurer la sécurité du trafic. Dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, l'admission technique des véhicules au trafic est une tâche souveraine (étatique ou du moins publique), qui est partiellement confiée à des entreprises privées (p. ex. des constructeurs). La procédure fait intervenir les constructeurs et l'autorité compétente, quand il s'agit de l'admission d'un modèle ou d'un type (admission de type de construction). Par contre, la procédure d'admission fait intervenir la personne utilisant le véhicule ou le détenteur et l'autorité compétente,

quand il s'agit de l'admission d'un véhicule individuel à la circulation (admission à l'exploitation). L'admission technique est documentée dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Souvent, les autorités chargées de l'admission font aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés (p. ex. centres de contrôle agréés).

3. En principe, la situation est la même en ce qui concerne l'admission technique des véhicules ferroviaires. A la différence de l'admission technique d'autres véhicules, l'organisme chargé de l'admission des véhicules ferroviaires ne fait qu'un, dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, avec l'entreprise qui utilise le véhicule : en l'occurrence le chemin de fer. La raison pour

internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) sehen vor, daß Verkehrsmittel (Straßenfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, Binnenschiffe, Seeschiffe und Luftfahrzeuge) bestimmten Bau- und Betriebsvorschriften genügen müssen, um im öffentlichen Verkehr eingesetzt oder verwendet werden zu können. Diese Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr geschieht überwiegend durch einen behördlichen Akt in Form einer Muster- oder Typzulassung eines Fahrzeugmusters (Prototyp) und einer anschließenden Verkehrszulassung des Einzelfahrzeugs, letztere in vereinfachter Form, sofern das Einzelfahrzeug nach den Angaben des Herstellers dem bereits zugelassenen Muster bzw. Typ entspricht.

2. Diese auf nationalem und internationalem Recht beruhenden Verfahren haben in erster Linie zum Zweck, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die technische Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr ist in den Mitgliedstaaten der OTIF ganz überwiegend eine hoheitliche (staatliche oder zumindest öffentliche) Aufgabe, die teilweise privaten Unternehmen (z.B. Herstellern) übertragen ist. Im Zulassungsverfahren stehen sich bei der Muster- oder Typzulassung (Bauartzulassung) Hersteller und Behörde und bei der Verkehrszulassung (Betriebslaubnis) Verwender oder Halter des Fahrzeugs und Behörde gegenüber. Die technische Zulassung

wird in amtlichen Urkunden (Zertifikaten) dokumentiert. Die Zulassungsbehörden sind häufig zugleich technische Aufsichtsbehörden, die die gesetzlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen der Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit hin entweder selbst vornehmen oder überwachen. Teilweise ist diese Aufgabe privaten Institutionen übertragen (z.B. technischen Überwachungsvereinen).

3. Nicht grundsätzlich anders verhält es sich bei der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Im Unterschied zur technischen Zulassung anderer Fahrzeuge ist in der Mehrheit der Mitgliedstaaten der OTIF bei Eisenbahnfahrzeugen die zulassende Stelle nach wie vor zugleich das Unternehmen, welches das Fahrzeug einsetzt: die Eisenbahn. Dies hat seine

cela réside dans le fait que dans une large mesure, le chemin de fer et l'Etat constituaient ou constituent encore une même entité (chemins de fer en tant que partie de l'administration étatique, intégrés à l'Etat sous forme d'entreprise publique, bien patrimonial ou autre). Pour cela, l'admission technique des véhicules ferroviaires est toujours effectuée, comme dans le passé, par les chemins de fer eux-mêmes, en leur qualité d'organismes étatiques. Egalement, le développement des prescriptions techniques pour la construction et l'exploitation des véhicules ferroviaires, servant de base pour l'admission technique, a été et est encore largement confié aux chemins de fer et à leurs Associations internationales. Au niveau international, les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international, convenus entre les chemins de fer, ainsi que les fiches techniques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en sont le résultat.

4. Pour la plupart des Etats membres de l'OTIF, cette situation juridique particulière dans le secteur ferroviaire ne pourra pas être maintenue indéfiniment. Cela vaut déjà aujourd'hui pour les 15 Etats membres des Communautés européennes (CE) ainsi que pour le Liechtenstein et la Norvège qui sont Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE) et vaudra, à moyen terme, pour les Etats ayant déposé une demande d'adhésion aux CE (Turquie, Hongrie, Pologne, Roumanie, République slovaque, Estonie, Lettonie,

Lituanie, Bulgarie, République tchèque, Slovaquie) à compter de la date de leur adhésion.

5. Sur la base de la Directive 91/440/CEE le droit communautaire prescrit pour les membres des CE et de l'EEE une gestion indépendante des entreprises de transport ferroviaire et donc une séparation, au niveau de l'organisation et du droit, de l'Etat d'avec l'entreprise de transport ferroviaire. La Directive autorise par ailleurs une séparation, au niveau du droit et de l'organisation, du transport ferroviaire d'avec la gestion de l'infrastructure, sans pour autant imposer la forme juridique (à statut privé ou public). Dans la plupart des Etats membres des CE ainsi que dans quelques Etats désireux d'y adhérer, la gestion des entreprises de transport ferroviaire est déjà indépendante de l'Etat.

Ursache darin, daß weitgehend eine Identität zwischen Eisenbahn und Staat bestand oder noch besteht (Eisenbahnen als Teil der staatlichen Verwaltung, als öffentliche in den Staat integrierte Unternehmen, Sondervermögen oder Ähnliches). Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wurde und wird daher von den Eisenbahnen - in ihrer Eigenschaft als staatliche Stellen - selbst vorgenommen. Auch die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen als Grundlage für die technische Zulassung wurde und wird weitgehend den Eisenbahnen und ihren internationalen Verbänden überlassen. Ergebnisse dessen sind - auf internationaler Ebene - die Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr, die zwischen den Eisenbahnen geschlossen wurden, sowie die technischen Merkblätter des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC).

4. Diese besondere Rechtssituation im Eisenbahnwesen kann zumindest für eine große Zahl der Mitgliedstaaten der OTIF auf Dauer nicht beibehalten werden. Dies gilt schon heute für die 15 Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (EG) sowie für die Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) Liechtenstein und Norwegen und wird mittelfristig für die Staaten gelten, die einen Antrag auf Beitritt zu den EG bereits gestellt haben (Türkei, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Estland, Lettland, Litauen, Bulgarien,

Tschechische Republik, Slowenien), ab dem Zeitpunkt ihres Beitritts.

5. Das Recht der EG schreibt für die EG- und EWR-Mitglieder auf der Grundlage der Richtlinie 91/440/ EWG die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen und damit eine organisatorische und rechtliche Trennung zwischen Staat und Unternehmen vor. Die Richtlinie läßt ferner eine rechtliche und organisatorische Trennung zwischen Eisenbahntransport und Infrastrukturbetrieb zu, ohne die Rechtsform (privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich) vorzugeben. Die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen vom Staat ist in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten der EG bereits vollzogen, darüber hinaus auch in einigen der beitragswilligen Staaten.



6. A ces modifications fondamentales s'ajoute dans les Etats des CE et de l'EEE l'ouverture des réseaux ferroviaires à d'autres entreprises de transport ferroviaire (art. 10 de la Directive 91/440/CEE et proposition de la Commission européenne, du 19 juillet 1995, visant à modifier cette directive). Cette proposition de modification prévoit une ouverture complète des réseaux ferroviaires à l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire. L'idée des "corridors ferroviaires de fret" elle aussi, fait apparaître des changements fondamentaux.
7. Ce régime juridique obligatoire aujourd'hui respectivement à l'avenir (après l'adhésion aux CE) dans la plupart des Etats membres de l'OTIF est incompatible avec le système encore largement pratiqué de l'admission et du contrôle technique des véhicules ferroviaires par les chemins de fer eux-mêmes/les entreprises de transport ferroviaire elles-mêmes. La possibilité et le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire publique (les embranchements de particuliers n'en font pas partie) par toutes les entreprises de transport ferroviaire ayant leur siège dans les Etats des CE et de l'EEE ou par les propriétaires de wagons de particuliers ainsi que l'idée d'une libre utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international conduisent nécessairement à une appréciation différente du système d'auto-admission et d'auto-contrôle des propres véhicules ainsi que du système d'admission et du contrôle des véhicules d'autres entreprises par les chemins de fer (étatiques). Pour des raisons de principes juridiques, notamment des raisons relevant du droit de la concurrence, il ne semble politiquement plus correct d'admettre qu'une entreprise de transport ferroviaire, en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire, disposant ou non de sa propre infrastructure, décide de l'admission technique au trafic ou des critères d'admission des véhicules d'une entreprise concurrente (entreprise de transport ferroviaire ou propriétaire de wagons de particuliers). Une telle décision ne pourrait d'ailleurs se rapporter qu'à l'admission au trafic sur l'infrastructure de l'entreprise en question.
8. Il s'avère par conséquent nécessaire de régler de manière uniforme et obligatoire, au niveau international, les principes d'un nouveau système d'admission technique des véhicules ferroviaires au trafic international ainsi que les prescriptions techniques de construction et d'exploitation de
6. Zu diesen grundlegenden Änderungen kommt die Öffnung der Eisenbahnnetze in den Staaten der EG und des EWR für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen hinzu (Art. 10 der Richtlinie 91/440/EWG sowie Vorschlag der Europäischen Kommission vom 19. Juli 1995 zur Änderung dieser Richtlinie). Dieser Änderungsvorschlag sieht eine vollständige Öffnung der Eisenbahnnetze zur Nutzung durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Auch die Idee von sogenannten Freight-Freeways macht die grundlegenden Veränderungen deutlich.
7. Mit dieser für zahlreiche Mitgliedstaaten der OTIF schon heute bzw. künftig (nach Beitritt zu den EG) geltenden Rechtslage kollidiert das weithin noch praktizierte System der Zulassung und technischen Überwachung von Eisenbahnfahrzeugen durch die Eisenbahnen/die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst. Die Möglichkeit und das Recht zur Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur (Privatgleisanschlüsse zählen nicht dazu) durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in den Staaten der EG und des EWR ihren Sitz haben, oder durch Privatwagenbesitzer sowie eine freizügige Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr müssen zu einer anderen Beurteilung des Systems der Eigenzulassung und der Eigenüberwachung sowie der Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen anderer Unternehmen durch die (Staats-) Eisenbahnen führen. Aus grundsätzlichen rechtlichen, insbesondere wettbewerbsrechtlichen Gründen erscheint es ordnungspolitisch nicht länger vertretbar, daß ein im Wettbewerb zu anderen Eisenbahnunternehmen stehendes Eisenbahnunternehmen, sei es mit oder ohne eigene Infrastruktur, darüber befindet, ob und nach welchen Kriterien die Fahrzeuge eines anderen eventuell konkurrierenden Unternehmens (Eisenbahnunternehmen oder auch Privatwagenbesitzer) technisch zum Verkehr zugelassen werden. Eine solche Entscheidung könnte sich stets auch nur auf die Zulassung zum Verkehr auf der eigenen Infrastruktur dieses Unternehmens beziehen.
8. Es erscheint daher angezeigt, die Grundzüge eines neuen Systems der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr sowie die der Zulassung zugrundezulegenden technischen Vorschriften für Bau und Betrieb international einheitlich und

véhicules servant de base à l'admission. Les fiches techniques de l'UIC sont certes obligatoires pour les membres de cette association, mais elles n'ont pas la même qualité juridique que les normes juridiques établies au niveau étatique. Les Règles uniformes ATMF (RU ATMF), examinées par la Commission de révision (15ème, 18ème, 22ème et 23 session, 2-6.3.1998, 25-28.5.1998, 1-4.2.1999 et 23.3.1999) et adoptées par la 5ème Assemblée générale, sont la réponse raisonnable et politiquement logique au développement juridique intervenu au sein des CE, de l'EEE et, partiellement, dans d'autres Etats. Etant donné que le trafic international ferroviaire ne concerne pas seulement les Etats des CE et de l'EEE, mais encore 22 autres Etats réunis au sein de l'OTIF, il devrait être soumis à des règles communes non seulement en matière de droit de transport (RU CIV/CIM). Il était, par conséquent, logique de régler le complexe "technique" dans le cadre de l'OTIF/de la COTIF, dans la mesure où il revêt une importance pour le trafic international.

9. Les RU ATMF (Appendice G à la Convention) énoncent les principes, les objectifs et les procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les Annexes des RU APTU (Appendice F à la Convention), constitueront la base de l'admission technique. Leur respect s'impose si l'on veut rendre possible un trafic international ferroviaire compétitif sans être contraint à changer les véhicules de traction, à passer des installations de changement d'écartement ou des essieux, à transborder ou à changer de train aux points de passage d'un réseau à l'autre.
10. Les Annexes prévues des RU APTU pourraient constituer le précurseur d'une réglementation internationale uniforme relative à la construction et à l'exploitation de matériel ferroviaire, dont l'objectif suprême devrait consister à parvenir à un maximum d'interopérabilité - au-delà de l'espace géographique des CE et de l'EEE - du moins dans les domaines où une uniformisation des prescriptions techniques relatives à la construction et l'exploitation ne se justifie pas pour des raisons financières, (p. ex. à cause de divergences au niveau des écartements, des gabarits, des systèmes d'alimentation en électricité et des systèmes de sécurité des trains).
11. La conception des RU ATMF et des RU APTU et de leurs Annexes peut être développée

verbindlich zu regeln. Den technischen Merkblättern der UIC, die zwar für die Mitglieder dieses Verbandes verbindlich sind, kommt nicht die gleiche Rechtsqualität zu wie staatlich gesetzten Rechtsnormen. Die vom Revisionsausschuß vorgeprüften (15., 18., 22. und 23. Tagung, 2.-6.3.1998, 25.-28.5.1998, 1.-4.2.1999 und 23.3.1999) und von der 5. Generalversammlung angenommenen Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (ER ATMF) sind die sachlich vernünftige und politisch konsequente Antwort auf die innerhalb der EG, des EWR und teilweise auch in anderen Staaten eingetretene Rechtsentwicklung. Da der internationale Eisenbahnverkehr nicht nur die Staaten der EG und des EWR berührt, sondern innerhalb der OTIF weitere 22 Staaten, sollte er nicht nur hinsichtlich des Beförderungsrechtes (ER CIV/CIM) gleichen Regeln folgen. Es war daher nur folgerichtig, den Gesamtkomplex "Technik", soweit er für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung ist, im Rahmen der OTIF/des COTIF zu regeln.

9. Die ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) enthalten die Grundsätze, Ziele und Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Grundlage der technischen Zulassung werden die in den Anlagen der ER APTU (Anhang F zum Übereinkommen) enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur sein. Ihre Beachtung ist notwendig, um internationalen Eisenbahnverkehr unter weitgehender Vermeidung von Traktionswechsel, Umspurung, Umachsung, Umladung oder Umsteigen an den Grenzen der Netze zu ermöglichen und wettbewerbsfähig zu gestalten.
10. Die vorgesehenen Anlagen der ER APTU könnten die Vorstufe einer international einheitlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung darstellen, deren oberstes Ziel es sein sollte, zumindest dort ein hohes Maß an Interoperabilität - über den geographischen Raum der EG und des EWR hinaus - zu ermöglichen, wo eine Vereinheitlichung der technischen Vorschriften über Bau und Betrieb aus finanziellen Gründen nicht vertretbar ist (z.B. wegen unterschiedlicher Spurweiten, Lichtraumprofile, Stromversorgungs- und Zugicherungssysteme).
11. Die Konzeption der ER ATMF sowie der ER APTU und ihrer Anlagen ist ausbaufähig auch im

également en vue de futures tâches de l'OTIF. Il serait concevable, à moyen terme, de faire de l'OTIF, respectivement de l'actuel Office central, une autorité chargée de l'admission et du contrôle technique en matière de trafic ferroviaire international. L'extension des tâches de l'OTIF devrait aller de pair avec une diminution des compétences au niveau national ainsi qu'avec une réduction sensible des tâches des institutions nationales actuellement chargées de l'admission technique. Dans ce domaine, l'aviation civile sert, à nouveau, d'exemple avec la création, en 1990, des Joint Aviation Authorities (JAA) à Paris. Les JAA peuvent être considérées, dans le domaine de l'aviation, comme les précurseurs d'une autorité de surveillance technique européenne. La coopération intergouvernementale en matière de surveillance technique ferroviaire pourrait suivre cet exemple. Dans ce contexte, il est renvoyé aux articles 3 et 4 de la Convention.

12. Dans les Etats membres de l'OTIF, il existe plusieurs écartements différents :

- écartement large de 1688 mm en Espagne et au Portugal;
- écartement large de 1600 mm en Irlande;
- écartement large de 1524 mm en Finlande;
- écartement large de 1520 mm en Lituanie ainsi que sur un tronçon dans le sud de la Pologne et sur un tronçon en Roumanie;
- écartement étroit de 1000 mm et autres en Tunisie ainsi que partiellement en Espagne, au Portugal, en Algérie, en France (Corse), en Italie (Sardaigne), en Grèce (Péloponnèse) et en Suisse;
- écartement normal de 1435 mm dans les autres Etats membres, mis à part quelques petits réseaux régionaux.

Cette situation à elle seule empêche d'établir, pour l'ensemble des Etats membres de l'OTIF, des prescriptions techniques uniformes contraignantes pour l'admission technique des véhicules et de tout autre matériel ferroviaire. Pour cette raison, le champ d'application des nouveaux Appendices F et G restera probablement, dans une large mesure et dans un premier stade, limité aux Etats membres de l'OTIF dont le réseau ferré est à écartement normal.

13. Il pourrait en être de même en ce qui concerne

Hinblick auf künftige Aufgaben der OTIF. So wäre es mittelfristig vorstellbar, die OTIF bzw. das heutige Zentralamt zu einer technischen Zulassungs- und Aufsichtsbehörde für den internationalen Eisenbahnverkehr auszugestalten. Einhergehen mit einem entsprechenden Aufbau und Ausbau der OTIF müßten konsequenterweise ein Abbau einzelstaatlicher Befugnisse auf diesem Gebiet sowie eine weitgehende Reduzierung der Aufgaben der bisher mit der technischen Zulassung befaßten nationalen Institutionen. Eine Vorreiter- und Vorbildrolle spielt auch auf diesem Gebiet die Zivilluftfahrt mit der 1990 geschaffenen Joint Aviation Authority (JAA) in Paris. Die JAA kann als Vorstufe einer Europäischen technischen Luftfahrtaufsichtsbehörde angesehen werden. Die zwischenstaatliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der technischen Eisenbahnaufsicht könnte diesem Beispiel folgen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Artikel 3 und 4 des Übereinkommens hingewiesen.

12. In den Mitgliedstaaten der OTIF gibt es bekanntlich zahlreiche unterschiedliche Spurweiten der Eisenbahnen:

- Breitspur 1688 mm in Spanien und Portugal;
- Breitspur 1600 mm in Irland;
- Breitspur 1524 mm in Finnland;
- Breitspur 1520 mm in Litauen sowie je eine Strecke in Südpolen und Rumänien;
- Schmalspur 1000 mm und andere in Tunesien, teilweise in Spanien, Portugal und Algerien, Frankreich (Korsika), Italien (Sardinien), Griechenland (Peloponnes) sowie in der Schweiz;
- Normalspur 1435 mm in den übrigen Mitgliedstaaten, von kleineren regionalen Netzen abgesehen.

Schon dies macht es unmöglich, einheitliche für alle Mitgliedstaaten der OTIF verbindliche technische Vorschriften, die der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Material zugrundezulegen sind, aufzustellen. Deshalb bleibt möglicherweise der Anwendungsbereich der neuen Anhänge F und G zunächst weitgehend auf die Mitgliedstaaten der OTIF begrenzt, deren Eisenbahnnetze Normalspur haben.

13. Ähnliches wird hinsichtlich eventueller

des prescriptions techniques uniformes relatives au gabarit, aux systèmes d'alimentation en électricité et aux systèmes de sécurité. En ce qui concerne les systèmes d'alimentation en électricité, les systèmes suivants sont exploités :

- courant continu de 3000 V en Espagne, en Italie, en Slovénie, en Croatie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Pologne et en Belgique;
- courant continu de 1500 V et moins dans le sud de la France, aux Pays-Bas, et dans le sud-est de l'Angleterre;
- courant alternatif de 25 kV / 50 Hz au Portugal, en Espagne (ligne à grande vitesse Madrid-Séville), en Sardaigne, en Macédoine, en République fédérale de Yougoslavie, en Bosnie et Herzégovine, en Hongrie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Finlande, au Danemark, au Royaume-Uni (à l'exception du sud-est de l'Angleterre), en Irlande, au Luxembourg ainsi que dans le nord et l'est de la France et sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Provence;
- courant alternatif 15 kV / 16 \_ Hz en Suisse, au Lichtenstein, en Autriche, en Suède, en Norvège et en Allemagne.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité des trains, les systèmes suivants sont exploités : ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz / 100 Hz et ASFA.

14. Les RU ATMF contiennent essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure de l'admission technique, par les autorités des Etats membres, des matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international. Cette procédure uniforme a pour conséquence que l'admission technique accordée dans un Etat membre est reconnue dans un autre Etat membre de l'OTIF sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle procédure dans ces Etats. Une "situation concurrentielle" avec les CE est exclue dans la mesure où la compétence des Etats membres des CE d'établir des prescriptions procédurales et de suivre des procédures administratives basées sur ces prescriptions, reste incontestée. En ce qui concerne les relations OTIF-CE, voir, par ailleurs, les chiffres 12 à 20 des Généralités du

einheitlicher technischer Vorschriften für das Lichtraumprofil, die Stromversorgung und die Zugsicherungssysteme gelten müssen. So gibt es bei der Stromversorgung im Wesentlichen folgende Systeme:

- Gleichstrom 3000 V in Spanien, Italien, Slowenien, Kroatien, Teilen der Tschechischen und der Slowakischen Republik, Polen und Belgien;
- Gleichstrom 1500 V und weniger in Südfrankreich, den Niederlanden und Südostengland;
- Wechselstrom 25 KV / 50 Hz in Portugal, Spanien (Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Sevilla), Sardinien, Mazedonien, in der Bundesrepublik Jugoslawien, in Bosnien-Herzegowina, Ungarn, Teilen der Tschechischen und der Slowakischen Republik, Finnland, Dänemark, im Vereinigten Königreich (außer Südostengland), in Irland, Luxemburg sowie Nord- und Ostfrankreich und auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Lyon-Provence;
- Wechselstrom 15 KV / 16 \_ Hz in der Schweiz, Lichtenstein, Österreich, Schweden, Norwegen und Deutschland.

Bei den Zugsicherungssystemen sind im Wesentlichen folgende Systeme in Betrieb: ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz / 100 Hz und ASFA.

14. Der wesentliche Inhalt der ER ATMF besteht in einer einheitlichen Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird. Dieses einheitliche Verfahren hat zur Folge, daß die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, in diesen Staaten anerkannt wird. Eine "Konkurrenzsituation" zu den EG kann es insoweit nicht geben, da der Erlaß von Verfahrensvorschriften und die Durchführung verwaltungsbehördlicher Verfahren auf der Grundlage dieser Vorschriften bisher unstrittig Sache der Mitgliedstaaten der EG sind. Zum

Rapport explicatif relatif aux RU APTU ainsi que l'article 38 de la COTIF et les explications y relatives (v. Bulletin 4/1999, p. 151 ss.).

15. La 5ème Assemblée générale a adopté à l'unanimité, moins une abstention, les RU ATMF, moyennant une série de modifications par rapport à la version décidée par la Commission de révision.

### **En particulier**

#### **Article premier Champ d'application**

Cet article définit le champ d'application des RU ATMF et précise qu'il s'agit d'une *réglementation concernant la procédure*.

#### **Article 2 Définitions**

1. Cet article définit les termes nécessaires aux RU ATMF. Une partie de ces définitions se trouve également dans d'autres Appendices, p. ex. dans les RU CUI et les RU CUV ("entreprise de transport ferroviaire", "gestionnaire d'infrastructure", "détenteur") (v. Bulletin 6/1999, p. 470 ss. et p. 445 ss.), d'autres termes n'ont d'importance qu'en relation avec les RU ATMF ("admission de type de construction", "admission à l'exploitation", etc.). Lors de la 19ème session, la Commission de révision a décidé d'intégrer toutes les définitions dans les Appendices concernés et non dans la Convention de base, lorsque et dans la mesure où cela s'avérait nécessaire (procès-verbal de la 19ème session, p. 17).
2. La distinction entre "Etat membre" et "Etat partie" (lettre a) s'avère nécessaire étant donné que l'écartement différent des réseaux dans les Etats membres rendra impossible l'application, par tous les Etats membres de l'OTIF, du nouvel Appendice F et de ses Annexes techniques ainsi que du nouvel Appendice G (v. ch. 12/13 des Généralités). Le terme "Etat partie" n'est utilisé que là où une distinction par rapport à l'"Etat membre" de l'OTIF s'impose pour des raisons objectives.
3. La définition prévue à la lettre b) tient compte uniquement du fait que la circulation a lieu sur l'infrastructure située sur le territoire d'au moins deux Etats parties, indépendamment du but de cette circulation. Par conséquent, même des

Verhältnis OTIF-EG siehe im Übrigen Ziffer 12 bis 20 der allgemeinen Bemerkungen zu den ER APTU sowie Artikel 38 COTIF und die Bemerkungen hierzu (s. Zeitschrift 4/1999, S. 151 ff).

15. Die 5. Generalversammlung nahm die ER ATMF mit einer Reihe von Änderungen gegenüber der vom Revisionsausschuß beschlossenen Fassung einhellig, bei einer Stimmenthaltung, an.

### **Im Einzelnen**

#### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

Dieser Artikel enthält eine Umschreibung des Anwendungsbereiches der ER ATMF und stellt klar, daß es sich um eine *Verfahrensregelung* handelt.

#### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

1. Dieser Artikel enthält die für die ER ATMF notwendigen Begriffsbestimmungen. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich auch in anderen Anhängen, z.B. den ER CUI und den ER CUV ("Eisenbahnverkehrsunternehmen", "Infrastrukturbetreiber", "Halter") (s. Zeitschrift 6/1999, S. 470 ff. und S. 445 ff), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER ATMF von Bedeutung ("Bauartzulassung", "Betriebserlaubnis" usw.). Bei der 19. Tagung beschloß der Revisionsausschuß, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nötig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst vorzusehen (Niederschrift 19. Tagung, S. 17).
2. Die Differenzierung zwischen "Mitgliedstaat" und "Vertragsstaat" (Buchst. a) ist notwendig, weil unter anderem die unterschiedliche Spurweite der Netze in den Mitgliedstaaten eine Anwendung des neuen Anhangs F und seiner technischen Anlagen sowie des neuen Anhangs G durch alle Mitgliedstaaten der OTIF nicht möglich sein wird (s. Ziff. 12/13 der allgemeinen Bemerkungen). Der Ausdruck "Vertragsstaat" wird nur dort verwendet, wo aus sachlichen Gründen eine Unterscheidung vom "Mitgliedstaat" der OTIF notwendig ist.
3. Die Definition in Buchstabe b) stellt lediglich auf die Tatsache des Verkehrs auf der Infrastruktur im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten ab, unabhängig vom Zweck des Verkehrs. Es fallen demnach auch internationale Verkehre, die nicht

trafics non soumis aux RU CIV/CIM ou aux RU CUI sont soumis aux RU ATMF.

- |  |   |
|--|---|
| <p>4. La définition prévue à la lettre c) correspond au résultat des travaux de la 12<sup>ème</sup> session de la Commission de révision concernant l'article 2, lettre a) des RU CUV (procès-verbal, p. 8 à 10).</p> <p>5. La définition prévue à la lettre d) est plus détaillée que celle de l'article 3, lettre b) des RU CUI et compatible avec le droit des CE.</p> <p>6. La définition du détenteur prévue à la lettre e) correspond à celle de l'article 2, lettre c) des RU CUV.</p> <p>7. Les définitions prévues aux lettres f) à h) expliquent des notions nouvellement introduites, la notion de "admission technique" étant comprise comme un terme général qui concerne la procédure menant à l'admission de type de construction ou à l'admission à l'exploitation et qui inclut donc également le résultat de la procédure.</p> <p>8. La définition prévue à la lettre i) correspond à celle de l'article 2, lettre f) des RU APTU et la définition prévue à la lettre j) s'inspire de celle de l'article 2, lettre e) des RU APTU.</p> | <p>den ER CIV/CIM oder den ER CUI unterliegen, unter den Anwendungsbereich der ER ATMF.</p> <p>4. Die Definition in Buchstabe c) entspricht dem in der 12. Tagung des Revisionsausschusses erzielten Arbeitsergebnis für Artikel 2 Buchst. a) CUV (Niederschrift, S. 8-10).</p> <p>5. Die Definition in Buchstabe d) ist detaillierter als die nach Artikel 3 Buchst. b) CUI und mit dem Recht der EG vereinbar.</p> <p>6. Die Definition des Halters in Buchstabe e) entspricht der in Artikel 2 Buchst. c) CUV.</p> <p>7. Die Definitionen in den Buchstaben f) bis h) erläutern die neu eingeführten Begriffe, wobei der Begriff "technische Zulassung" als ein Oberbegriff betreffend das Verfahren zu verstehen ist, das zur Erteilung einer Bauartzulassung oder einer Betriebserlaubnis führt, also auch das Ergebnis des Verfahrens meint.</p> <p>8. Die Definition in Buchstabe i) entspricht Artikel 2 Buchst. f) APTU und die Definition in Buchstabe j) orientiert sich an Artikel 2 Buchst. e) APTU.</p> |
|--|---|

### Article 3

#### Admission au trafic international

1. Une admission à l'exploitation des véhicules est nécessaire et justifiée pour des raisons de sécurité en trafic international (§ 1). Le but de l'admission technique selon la procédure conformément aux RU ATMF (§ 2) est de faciliter la libre circulation des véhicules ferroviaires et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international. En outre, la protection de l'environnement et la santé publique doivent être pris en compte (v. art. 3 APTU). Aucune autre considération ni fin n'entre en ligne de compte en ce qui concerne la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires conformément aux RU ATMF.
2. Le § 3 précise que la procédure d'admission technique s'applique également et par analogie à d'autres matériels ferroviaires ainsi qu'à des éléments de construction de véhicules et d'autres matériels ferroviaires; dans ces cas, c'est surtout la procédure d'octroi d'une admission de type de construction (art. 4, § 1, lettre b), ch. 1 et 2) qui s'appliquera. Le terme "véhicule ferroviaire" englobe, dans l'ensemble du texte, les éléments de construction.

### Artikel 3

#### Zulassung zum internationalen Verkehr

1. Das Erfordernis einer technischen Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr rechtfertigt sich aus dem Gebot der Sicherheit auch im internationalen Verkehr (§ 1). Zweck der technischen Zulassung im Verfahren nach den ER ATMF (§ 2) ist die Erleichterung des freien Verkehrs von Eisenbahnfahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr. Daneben soll auch den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung getragen werden (s. Art. 3 APTU). Für andere Erwägungen und Überlegungen ist im Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial nach den ER ATMF kein Raum.
2. § 3 stellt klar, daß das Verfahren der technischen Zulassung sinngemäß auch für sonstiges Eisenbahnmaterial sowie für Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gilt, wobei hier in erster Linie das Verfahren der Bauartzulassung (Art. 4 § 1 Buchst. b) Ziff. 1 und 2) zur Anwendung kommt. Der im Text verwendete Begriff "Eisenbahnfahrzeug" schließt einzelne Bauteile stets mit ein.

3. La possibilité d'admettre techniquement des éléments de construction est utile puisque cela permet de simplifier l'admission technique ultérieure, p. ex. d'un véhicule en tant qu'ensemble. Lors de l'admission technique du véhicule dont les éléments de construction ont déjà obtenu l'admission, il est cependant nécessaire d'examiner la manière dont les éléments fonctionnent ensemble. Il va de soi que l'admission des éléments de construction ne peut pas remplacer l'admission d'un véhicule dans son ensemble (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 40/41).
3. Die Möglichkeit, auch einzelne Bauteile technisch zuzulassen, ist zweckmäßig, da dies die spätere Zulassung z.B. eines Fahrzeugs als Ganzes vereinfacht. Bei der technischen Zulassung des Fahrzeugs, dessen Bauteile bereits zugelassen wurden, muß allerdings zusätzlich das Zusammenspiel der einzelnen Teile geprüft werden. Es ist selbstverständlich, daß die Zulassung eines Fahrzeugs in seiner Gesamtheit durch die Zulassung einzelner Bauteile, aus denen es besteht, nicht ersetzt werden kann (Niederschrift 15. Tagung, S. 40/41).

#### **Article 4 Procédure**

1. Outre l'admission par un examen individuel, le § 1, lettre b) prévoit une procédure d'admission technique en deux étapes. Ceci correspond, dans une très large mesure, à la procédure d'admission technique de véhicules routiers et d'aéronefs. Tandis que l'admission d'un type de construction d'un véhicule requiert un examen intensif (équerrage, courses d'essai, etc.) de ce modèle de construction/de ce prototype, l'admission à l'exploitation peut être octroyée par une procédure simplifiée à condition que les véhicules concernés répondent, à tous égards, au modèle ou prototype déjà admis. L'admission de type de construction d'un prototype d'un véhicule inclut l'octroi de l'admission à l'exploitation de ce prototype.
2. Le § 1 décrit le déroulement de la procédure sous une forme générale. Afin d'exprimer clairement que les différentes dispositions procédurales de l'article 10 sont néanmoins applicables, la Commission de révision était d'avis qu'il était judicieux de clarifier cela au § 2 (procès-verbal de la 23<sup>ème</sup> session, p. 18). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, qui a suivi une proposition de la France visant à simplifier considérablement la rédaction de l'article 4, a toutefois maintenu cette clarification (procès-verbal, p. 145-147).

#### **Article 5 Autorité compétente**

1. Le § 1 précise que l'admission technique des véhicules ferroviaires - tout comme l'admission technique d'autres moyens de transport - relève nécessairement de la compétence d'une autorité. L'activité des entreprises de transport ferroviaire (transport des marchandises et des personnes, respectivement gestion d'une infrastructure) est à caractère commercial. Une entreprise de

#### **Artikel 4 Verfahren**

1. Neben der Zulassung durch Einzelprüfung sieht § 1 Buchst. b) ein Verfahren der technischen Zulassung in zwei Verfahrensabschnitten vor. Dies entspricht weitgehend auch den Verfahren der technischen Zulassung von Straßenfahrzeugen und Luftfahrzeugen. Während die Bauartzulassung eine intensive Prüfung (Vermessung, Testfahrten usw.) des Baumusters/des Prototyps erfordert, kann die Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren erteilt werden, wenn die betreffenden Fahrzeuge in jeder Hinsicht einem bereits zugelassenen Baumuster oder Prototyp entsprechen. Die Bauartzulassung des Prototyps eines Fahrzeugs schließt die Erteilung der Betriebserlaubnis für diesen Prototyp mit ein.
2. § 1 umschreibt den Verfahrensablauf in allgemeiner Form. Um zu verdeutlichen, daß die einzelnen Verfahrensbestimmungen des Artikels 10 gleichwohl gelten, hielt es der Revisionsausschuß für sinnvoll, dies in § 2 klarzustellen (Niederschrift 23. Tagung, S. 18). Die 5. Generalversammlung, die einem Antrag Frankreichs folgend Artikel 4 redaktionell wesentlich vereinfachte, blieb bei dieser Klarstellung (Niederschrift, S. 145-147).

#### **Artikel 5 Zuständige Behörde**

1. § 1 stellt klar, daß die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen - wie die technische Zulassung anderer Beförderungsmittel auch - eine Angelegenheit einer Behörde sein muß. Die Tätigkeit der Eisenbahnunternehmen (Beförderung von Gütern und Personen bzw. der Betrieb einer Infrastruktur) ist unternehmerischer Natur. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit

transport ferroviaire ayant ou non sa propre infrastructure peut très bien être en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire agissant de la même manière qui utilisent, le cas échéant, l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire concurrente. Pour des raisons de concurrence, ces deux activités (admission technique et transport/gestion de l'infrastructure) doivent être séparées l'une de l'autre (v. aussi ch. 1-7 des Généralités).

2. La compétence d'octroyer l'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation peut être transférée à des organismes reconnus aptes, dont des entreprises privées (institution juridique "beliehenes Unternehmen" = entreprise autorisée par l'Etat). Dans le cas d'un tel transfert, c'est en dernier lieu l'Etat qui doit assumer la responsabilité et assurer la surveillance de ces organismes; ce n'est qu'ainsi que tous les doutes pourront être levés au regard du droit de la concurrence (procès-verbal de la 15ème session, p. 42; procès-verbal de la 5ème Assemblée générale, p. 147-151).
3. Un transfert "exclusif" à une seule entreprise de transport ferroviaire et/ou au gestionnaire d'une infrastructure n'est pas permis lorsqu'il existe un danger de conflit d'intérêts, étant donné que cela irait à l'encontre des principes du droit de la concurrence et de l'indépendance (procès-verbal de la 5ème Assemblée générale, p. 147-151).

### Article 6

#### Reconnaissance de l'admission technique

Cet article énonce l'important principe, selon lequel une admission technique d'un véhicule accordée par l'autorité compétente d'un Etat partie aux RU ATMF, soit sous forme d'admission de type de construction, soit sous forme d'admission à l'exploitation en accord avec les prescriptions des annexes des RU APTU est reconnue dans les autres Etats parties aux RU ATMF par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire y oeuvrant et les gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les certificats y afférents. Une nouvelle procédure d'admission technique dans l'un des Etats parties aux RU ATMF concernés ne doit pas avoir lieu dans le cas de l'utilisation de ce véhicule, techniquement admis au trafic international, sur leur territoire. Une nouvelle procédure serait contraire à cette réglementation de droit international (v. également les remarques relatives à l'art. 19).

oder ohne eigene Infrastruktur kann durchaus im Wettbewerb zu anderen in gleicher Weise agierenden Eisenbahnunternehmen stehen, die gegebenenfalls die Infrastruktur des konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens benutzen. Aus Wettbewerbsgründen sind daher beide Tätigkeiten (technische Zulassung und Beförderung/Infrastrukturbetrieb) voneinander zu trennen (s. auch Ziff. 1-7 der allgemeinen Bemerkungen).

2. Die Zuständigkeit zur Erteilung von Bauartzulassungen und Betriebserlaubnissen kann auf als geeignet anerkannte Einrichtungen, darunter auch private Unternehmen übertragen werden (Rechtsinstitut des "beliehenen Unternehmens"). Im Falle einer solchen Übertragung muß aber die Verantwortung und Überwachung dieser Einrichtungen letztlich beim Staat liegen; nur dann können keine Bedenken aus wettbewerbsrechtlicher Sicht aufkommen (Niederschrift 15. Tagung, S. 42; Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 147-151).
3. Eine "exklusive" Übertragung auf ein einzelnes Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder den Betreiber einer Infrastruktur, bei dem die Gefahr von Interessenkonflikten besteht, ist unzulässig, da dies mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechtes und der Unabhängigkeit in Widerspruch stünde (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 147-151).

### Artikel 6

#### Anerkennung der technischen Zulassung

Dieser Artikel enthält den wichtigen Grundsatz, daß eine von einer zuständigen Behörde eines Vertragsstaates der ER ATMF in Einklang mit den technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU vorgenommene technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung eines Fahrzeugmodells oder der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge in den übrigen Vertragsstaaten der ER ATMF von Behörden, dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern anerkannt wird. Dies gilt selbstverständlich auch für die entsprechenden Zertifikate. Ein erneutes Verfahren der technischen Zulassung in einem der betroffenen anderen Vertragsstaaten der ER ATMF findet für den Fall der Verwendung dieses technisch für den internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeugs in ihrem Gebiet nicht mehr statt. Es würde einen Verstoß gegen diese internationale Rechtsordnung darstellen (s. auch die Bemerkungen zu Artikel 19).



**Article 7**  
**Prescriptions de construction**  
**applicables aux véhicules**

1. Le § 1 indique le droit matériel sur lequel l'admission technique des véhicules doit être basée : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU (lettre a) et les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe "technique" du RID (lettre b) (v. Bulletin 6/1999, p. 431 ss.). Par l'intégration du contenu de certaines fiches techniques de l'UIC dans une des Annexes des RU APTU, les règles de l'UIC contenues dans ces fiches seront portées au rang des règles étatiques et deviendront ainsi obligatoires.
2. Cette disposition ne mentionne pas expressément l'exigence d'une compatibilité technique avec l'infrastructure à utiliser et les systèmes de régulation; cela va de soi.
3. L'admission technique est une condition nécessaire, mais non suffisante à la libre circulation du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire concernée doit disposer, en outre, d'un droit d'accès (v. Directive 91/440/CEE), d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité et remplir différentes autres conditions. Les exigences supplémentaires s'ajoutant à l'admission technique afin que les véhicules ferroviaires puissent être utilisés en trafic international peuvent être réglées ou sont à régler dans d'autres prescriptions (procès-verbal de la 15ème session, p. 43-45).
4. Etant donné que les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU ne peuvent être complètes et prévoir tous les cas, vu le développement technique permanent, le § 2 prévoit qu'à défaut de dispositions dans les annexes, les règles techniques généralement reconnues peuvent ou doivent remplacer et compléter ces prescriptions. Le cas échéant, les prescriptions techniques contenues dans les fiches techniques de l'UIC qui ne sont pas encore validées peuvent être considérées comme règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15ème session, p. 46). Une norme technique non validée à une force probante, c'est-à-dire qu'elle crée la présomption réfutable qu'il s'agit d'une règle technique généralement reconnue (procès-verbal de la 15ème session, p. 47).

**Artikel 7**  
**Bauvorschriften**  
**für Fahrzeuge**

1. § 1 nennt das der technischen Zulassung von Fahrzeugen zugrundezuliegende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen technischen Vorschriften für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen (Buchst. a) und die Bau- und Ausrüstungsvorschriften in der "technischen" Anlage des RID (Buchst. b) (s. Zeitschrift 6/1999, S. 431 ff). Mit der Einbeziehung des Inhaltes einzelner technischer Merkblätter der UIC in eine der Anlagen der ER APTU würden die Regeln der UIC in diesen Merkblättern auf eine staatliche und damit verbindliche Ebene gehoben.
2. Das Erfordernis der technischen Kompatibilität mit der zu benutzenden Infrastruktur und den Betriebsleitsystemen wird nicht ausdrücklich in dieser Bestimmung erwähnt; dies ist selbstverständlich.
3. Die technische Zulassung ist eine notwendige, aber nicht ausreichende Bedingung für das freie Verkehren von Rollmaterial. Das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen muß darüber hinaus über ein Zugangsrecht (s. Richtlinie 91/440/EWG), eine Betriebsgenehmigung sowie über ein Sicherheitszertifikat verfügen und verschiedene weitere Bedingungen erfüllen. Diese weiteren, zusätzlich zur technischen Zulassung zu erfüllenden Erfordernisse für einen grenzüberschreitenden Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen können in anderen Vorschriften geregelt oder zu regeln sein (Niederschrift 15. Tagung, S. 43 - 45).
4. Da die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklung nicht umfassend und vollständig sein können, sieht § 2 vor, daß bei Lücken der Anlagen hilfsweise oder ergänzend auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik zurückgegriffen werden kann und muß. Gegebenenfalls könnten die in den technischen Merkblättern der UIC enthaltenen, noch nicht für rechtsverbindlich erklärten technischen Vorschriften allgemein anerkannte Regeln der Technik darstellen (Niederschrift 15. Tagung, S. 46). Die Beweiswirkung einer nicht verbindlichen technischen Norm besteht in der widerlegbaren Vermutung, daß es sich um eine anerkannte Regel der Technik handelt (Niederschrift 15. Tagung, S. 47).

5. Tandis que le § 2 règle les cas d'une lacune au niveau des prescriptions, le § 3 permet l'innovation et le développement technique. Avant d'être introduite au niveau international, une règle technique pourrait être reconnue provisoirement au niveau national (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 46/47). Le § 3 permet de déroger aux règles techniques généralement reconnues uniquement à condition qu'il soit prouvé qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles reste garantie. En outre, de telles dérogations ne doivent pas entraver l'interopérabilité ou rendre plus difficile l'accès au marché (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 34).
6. La Commission de révision a, par ailleurs, considéré qu'il était utile d'attribuer à la Commission d'experts techniques le droit de décision en ce qui concerne les règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 47). Le § 4 garantit une application identique des §§ 2 et 3 dans tous les Etats parties; le contrôle par la Commission d'experts techniques est destiné à éviter des risques au niveau de la sécurité mais aussi à empêcher des abus (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 31). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a suivi ce point de vue (procès-verbal, p. 154/155).
5. Während § 2 sich auf Fälle bezieht, in denen eine Regelungslücke besteht, ermöglicht § 3 die technische Innovation und Weiterentwicklung. Eine vorläufige Anerkennung einer technischen Regel könnte zunächst auf nationaler Ebene erfolgen, bevor sie international eingeführt würde (Niederschrift 15. Tagung, S. 46/47). Jedoch läßt § 3 ein Abweichen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik nur zu, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln gewährleistet ist. Auch darf die Interoperabilität durch eine solche Abweichung nicht beeinträchtigt oder der Marktzugang erschwert werden (Niederschrift 18. Tagung, S. 34).
6. Der Revisionsausschuß hielt es ferner für zweckmäßig, in § 4 dem Fachausschuß für technische Fragen die Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der anerkannten Regeln der Technik einzuräumen (Niederschrift 15. Tagung, S. 47). § 4 gewährleistet eine gleichmäßige Anwendung der §§ 2 und 3 in allen Vertragsstaaten; die Kontrolle durch den Fachausschuß soll Sicherheitsrisiken vorbeugen, aber auch Mißbräuche verhindern (Niederschrift 18. Tagung, S. 31). Die 5. Generalversammlung folgte dieser Ansicht (Niederschrift, S. 154/155).

### Article 8

#### Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

1. L'article 8 ainsi que les Annexes des RU APTU - tout comme le fait l'article 7 pour les véhicules ferroviaires - fixent le droit matériel sur lequel se base l'admission technique d'autres matériels ferroviaires : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU.
2. Vu que, jusqu'à nouvel ordre, les infrastructures ferroviaires restent soumises au principe de la territorialité - il n'existe pas, à ce jour, de lignes ferroviaires extraterritoriales soustraites à la souveraineté étatique - la procédure d'admission de l'infrastructure ferroviaire à l'exploitation peut rester soumise au droit national. Cela ne vaut cependant pas nécessairement pour les éléments de construction et les équipements qui sont produits et admis techniquement dans un Etat partie, mais qui ne sont pas utilisés dans cet Etat partie, mais uniquement dans d'autres Etats parties, p. ex. des rails, des installations d'alimentation en électricité. Sur ce point, les RU APTU et les RU ATMF ont une importance pour la politique industrielle et commerciale.

### Artikel 8

#### Bauvorschriften für sonstiges Material

1. Artikel 8 regelt zusammen mit den Anlagen der ER APTU - so wie Artikel 7 für Eisenbahnfahrzeuge - das der technischen Zulassung für sonstiges Eisenbahnmaterial zugrundezulegende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen Bauvorschriften.
2. Da Eisenbahninfrastrukturen bis auf weiteres dem Territorialitätsprinzip verhaftet bleiben - es gibt bisher keine extraterritorialen, der Staatshoheit entzogenen Eisenbahnstrecken - kann das Verfahren der Bauabnahme und der Betriebszulassung von Eisenbahninfrastruktur weiterhin dem nationalen Recht überlassen bleiben. Dies muß jedoch nicht für Bauteile und Ausrüstungsgegenstände gelten, die zwar in einem Vertragsstaat hergestellt und technisch zugelassen werden, jedoch nicht in diesem Vertragsstaat, sondern nur in anderen Vertragsstaaten verwendet werden, z.B. Schienen, Stromversorgungseinrichtungen. Insofern kommt den ER APTU und ER ATMF auch eine industrie- und handelspolitische Bedeutung zu.

3. Le § 3 précise que les obligations des Etats parties de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1<sup>er</sup> février 1991 relatives à l'aménagement et à la construction de lignes AGC respectivement d'installations AGTC restent applicables. Les normes et les paramètres AGC et AGTC doivent cependant être en accord avec les prescriptions, normes et paramètres techniques des RU APTU.

### **Article 9 Prescriptions d'exploitation**

1. Cet article forme un trait d'union entre les prescriptions techniques relatives à la construction et à l'exploitation des véhicules ferroviaires d'une part, et relatives à la construction et à la gestion d'une infrastructure ferroviaire, d'autre part.
2. La Commission de révision a considéré comme purement déclaratoires mais néanmoins utiles, les dispositions obligeant toutes les entreprises de transport ferroviaire à respecter les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où il s'agit des prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 47/48). Une proposition ultérieure visant à supprimer cet article n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 23<sup>ème</sup> session, p. 22). Les prescriptions d'exploitation ne sont ni la base ni l'objet de l'admission technique des véhicules, bien qu'elles soient étroitement liées à la sécurité du trafic international ferroviaire.
3. Le § 2 prévoit l'obligation importante pour les gestionnaires d'infrastructure dans les Etats parties de respecter, le système "rail" formant une unité, également les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où elles concernent la construction et la gestion de l'infrastructure.

### **Article 10 Admission technique**

1. Cet article stipule les prescriptions relatives à la procédure administrative proprement dite.
2. Le § 1 précise que l'admission technique sous forme d'admission de type de construction et

3. § 3 stellt klar, daß die Verpflichtungen, die sich für die Vertragsstaaten des Europäischen Übereinkommens vom 31. Mai 1985 über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) und des Europäischen Übereinkommens vom 1. Februar 1991 über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) hinsichtlich des Ausbaus und des Neubaus von AGC-Strecken bzw. von AGTC-Einrichtungen ergeben, unberührt bleiben. AGC- und AGTC-Normen und -Parameter müssen allerdings in Einklang mit den technischen Normen und Parametern der Anlagen der ER APTU stehen.

### **Artikel 9 Betriebsvorschriften**

1. Dieser Artikel bildet die Klammer zwischen den technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen sowie für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur.
2. Die Verpflichtung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die technischen Vorschriften der Anlagen zu den ER APTU zu beachten, soweit es sich dabei um Vorschriften betreffend den betrieblichen Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Eisenbahnverkehr handelt, wurde vom Revisionsausschuß zwar als bloß deklaratorisch, aber dennoch als zweckmäßig angesehen (Niederschrift 15. Tagung, S. 47/48). Ein späterer Antrag auf Streichung dieses Artikels fand keine Mehrheit (Niederschrift 23. Tagung, S. 22). Die Betriebsvorschriften sind nicht Grundlage und Gegenstand der technischen Zulassung von Fahrzeugen, obschon sie in engem Zusammenhang mit der Sicherheit des internationalen Eisenbahnverkehrs stehen.
3. § 2 enthält die wichtige Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber in den Vertragsstaaten, wegen der Einheit des Systems "Schiene" auch die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU zu beachten, soweit sie Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffen.

### **Artikel 10 Technische Zulassung**

1. Dieser Artikel enthält die eigentlichen Verwaltungsverfahrensvorschriften.
2. § 1 stellt klar, daß es sich bei der technischen Zulassung in den Formen der Bauartzulassung

- d'admission à l'exploitation est une admission "ad rem".
3. Le § 2 énonce les personnes ou institutions qui peuvent demander l'admission technique, sous forme d'admission de type de construction et sous forme d'admission à l'exploitation. Conformément à l'article 2, lettre e), le détenteur est celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, c'est-à-dire qui "utilise" le véhicule. Il ne s'agit pas nécessairement du propriétaire du véhicule. Vu les développements dans le domaine ferroviaire, il est important d'accorder au détenteur également le droit de demander l'admission technique d'un véhicule, d'autant plus qu'à l'avenir un détenteur ne sera plus obligé d'immatriculer un véhicule auprès d'un chemin de fer (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 38).
  4. Le § 3 prescrit les documents qui doivent être présentés lors de la procédure simplifiée d'admission à l'exploitation et les preuves à apporter afin de pouvoir bénéficier de la possibilité de procédure simplifiée.
  5. Le § 4 stipule que lors de la procédure d'admission technique, c'est-à-dire lors de l'admission d'un type de construction ou d'une admission à l'exploitation, il faut décider sans égard à la qualité du demandeur de l'admission.
  6. L'admission technique doit être accordée pour une durée, en principe, illimitée (§ 5). Lorsqu'un véhicule présente un danger pour la sécurité, il est possible et obligatoire de retirer ce véhicule de la circulation sans attendre l'approbation de l'instance qui a immatriculé ou admis techniquement ce véhicule. En raison du système des vérifications périodiques prescrites, même une admission illimitée est, en fait, une admission limitée.
  7. Le § 5 signale, en outre, la possibilité d'accorder une admission technique de manière différenciée et restreinte, p. ex. restreinte à certaines catégories de lignes ou restreinte au trafic dans certaines conditions.
  8. Les §§ 6 et 7 énumèrent de manière limitative les motifs pour lesquels les autorités compétentes (§ 8) peuvent retirer une admission de type de construction ou une admission à l'exploitation. La notion de "santé publique" dans le § 6 a été
- und der Betriebserlaubnis um eine Zulassung "ad rem" handelt.
3. § 2 nennt die Personen bzw. Institutionen, die die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis beantragen können. Halter ist gemäß Artikel 2 Buchst. e) derjenige, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt, also das Fahrzeug "betreibt". Es handelt sich dabei nicht unbedingt um dessen Eigentümer. Auf Grund der Entwicklungen im Eisenbahnbereich ist es wichtig, auch dem Halter das Recht einzuräumen, die technische Zulassung eines Fahrzeugs zu beantragen, zumal in Zukunft ein Halter nicht mehr verpflichtet sein wird, ein Fahrzeug bei einer Eisenbahn einzustellen (Niederschrift 18. Tagung, S. 38).
  4. § 3 schreibt vor, welche Urkunden im vereinfachten Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis vorgelegt werden müssen, und welcher Nachweis geführt werden muß, um von der Möglichkeit des vereinfachten Verfahrens Gebrauch machen zu können.
  5. § 4 bestimmt, daß im Verfahren der technischen Zulassung, das heißt bei der Erteilung einer Bauartzulassung bzw. einer Betriebserlaubnis nicht danach differenziert werden darf, wer die Zulassung beantragt hat.
  6. Die technische Zulassung ist grundsätzlich unbefristet zu erteilen (§ 5). Wenn ein Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit bedeutet, besteht die Möglichkeit und die Pflicht, dieses Fahrzeug unverzüglich aus dem Verkehr zu ziehen, ohne die Genehmigung der Stelle abwarten zu müssen, die das Fahrzeug eingestellt oder technisch zugelassen hat. Wegen des Systems der vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen ist jedoch auch eine unbefristet erteilte Betriebserlaubnis im Ergebnis eine befristete.
  7. § 5 zeigt ferner die Möglichkeit auf, die technische Zulassung differenziert und eingeschränkt, z.B. beschränkt auf bestimmte Kategorien von Strecken oder beschränkt auf den Verkehr unter bestimmten Bedingungen, zu erteilen.
  8. Die §§ 6 und 7 nennen abschließend die Gründe, die es der zuständigen Behörde (§ 8) erlauben, eine Bauartzulassung oder eine Betriebserlaubnis zu entziehen. Der Begriff "öffentliche Gesundheit" in § 6 wurde in Entsprechung zu

ajoutée, par analogie, à l'article 3, lettre c) des RU APTU (procès-verbal de la 18ème session, p. 41).

9. Les §§ 9 et 10 différencient entre la suspension et la caducité de l'admission. Uniquement en cas de mise hors service du véhicule, l'admission devient caduque, tandis que dans tous les autres cas elle n'est que suspendue (procès-verbal de la 15ème session, p. 54/55). La 5ème Assemblée générale a décidé de prévoir également, outre les cas d'une suspension "automatique" de l'admission à l'exploitation réglés au § 9, lettres a) à c), la possibilité d'une suspension décidée par l'autorité compétente (lettre d), d'autant plus que la question de savoir si la suspension pouvait intervenir "automatiquement", c'est-à-dire sans qu'il y ait un acte administratif, était controversée (procès-verbal, p. 156-160).
10. Le § 11 renvoie au droit national en ce qui concerne les autres prescriptions de procédure, à savoir le droit de l'Etat dans lequel une demande d'admission technique a été faite.

#### **Article 11 Certificats**

1. Les §§ 1 à 3 stipulent que l'admission technique doit être constatée par un document et prescrivent le contenu des documents concernant une admission d'un type de construction et une admission à l'exploitation.
2. Par le terme "constructeur" il faut également entendre qu'il peut s'agir d'une association de constructeurs; le demandeur est libre de demander l'admission d'un type de construction uniquement pour lui-même ou, le cas échéant, également pour d'autres constructeurs (procès-verbal de la 15ème session, p. 59).
3. Le § 4 fixe les langues dans lesquelles les certificats doivent être imprimés.

#### **Article 12 Modèles uniformes**

1. Le § 1 prévoit que l'Organisation prescrit des modèles uniformes de certificats d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation. La Commission d'experts techniques, en tant qu'organe de l'Organisation conformément à l'article 20 de la COTIF, a la compétence pour élaborer et adopter ces modèles.
2. Le § 2 règle la procédure relative à la détermination des modèles uniformes, notamment l'entrée en vigueur et la possibilité de formuler

Artikel 3 Buchst. c) APTU hinzugefügt (Niederschrift 18. Tagung, S. 41).

9. Die §§ 9 und 10 unterscheiden zwischen dem Ruhen und dem Erlöschen der Betriebserlaubnis. Nur bei der Ausmusterung eines Fahrzeugs soll die Betriebserlaubnis erlöschen, in allen übrigen Fällen hingegen ruhen (Niederschrift 15. Tagung, S. 54/ 55). Die 5. Generalversammlung beschloß, neben den in § 9 Buchst. a) bis c) geregelten Fällen des "automatischen" Ruhens der Betriebserlaubnis auch die Möglichkeit vorzusehen, daß die zuständige Behörde das Ruhen anordnet (Buchst. d), zumal umstritten war, ob das Ruhen "automatisch", das heißt ohne einen behördlichen Akt, eintreten könne (Niederschrift, S. 156-160).
10. § 11 verweist hinsichtlich der sonstigen Verfahrensbestimmungen auf das Landesrecht, und zwar des Staates, in dem der Antrag auf technische Zulassung gestellt worden ist.

#### **Artikel 11 Zertifikate**

1. §§ 1 bis 3 schreiben eine Beurkundung der technischen Zulassung sowie den Inhalt der Urkunden über eine Bauartzulassung bzw. über eine Betriebserlaubnis vor.
2. Unter dem Begriff "Hersteller" ist auch eine Vereinigung von Herstellern zu verstehen; es ist dem Antragsteller überlassen, die Bauartzulassung entweder nur für sich oder allenfalls für weitere Hersteller zu beantragen (Niederschrift 15. Tagung, S. 59).
3. § 4 bestimmt, in welchen Sprachen die Zertifikate zu drucken sind.

#### **Artikel 12 Einheitliche Muster**

1. § 1 sieht vor, daß die Organisation einheitliche Muster für die Zertifikate über Bauartzulassungen und Betriebserlaubnisse vorschreibt. Zuständig für die Ausarbeitung und Beschlußfassung ist der Fachausschuß für technische Fragen, wie er als Organ der Organisation in Artikel 20 COTIF vorgesehen ist.
2. § 2 regelt das Verfahren für die Festlegung der einheitlichen Muster, insbesondere das Inkrafttreten und die Möglichkeit eines

une objection. Ceci a été ajouté, sur proposition de l'Allemagne, par la 5ème Assemblée générale (procès-verbal, p. 161/162).

### **Article 13** **Banque de données**

1. Cet article prévoit un registre central à gérer sous la responsabilité de l'OTIF et qui contient toutes les données importantes concernant les véhicules admis au trafic international ferroviaire (§ 1). Ces données sont enregistrées sur la base des communications des autorités compétentes. Etant donné que le terme "registre central" pourrait donner l'impression qu'il s'agit d'"un registre papier", la Commission de révision a préféré le terme de "banque de données" (procès-verbal de la 15ème session, p. 64). L'enregistrement des données d'un véhicule admis ne remplace pas le certificat d'admission technique, mais constitue uniquement une preuve réfutable (§ 3).
2. Conformément au § 2, certaines données sont à communiquer à l'Organisation en tout cas. La Commission d'experts techniques fixe, par ailleurs, les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données.
3. Cette banque de données doit être à la disposition des autorités des Etats parties, des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des constructeurs et des détenteurs *en ce qui concerne leurs véhicules* (complément apporté par la 5ème Assemblée générale, procès-verbal, p. 163) (§ 4). Elle devrait permettre de surveiller plus facilement si des véhicules utilisés en trafic international ferroviaire sont effectivement admis à cette utilisation ou si de tels véhicules auraient dû être immobilisés ou mis hors service.
4. Pour des raisons tenant à la protection de données et au droit de la concurrence, toutes les données enregistrées ne sont pas accessibles de manière illimitée. La Commission d'experts techniques établit - ceci sous forme d'Annexe qui fera partie intégrante des RU ATMF (§ 5) (proposition de l'Allemagne lors de la 5ème Assemblée générale) - à quelles données et sous quelles conditions les ayants droit ont accès (procès-verbal de la 15ème session, p. 65 et procès-verbal de la 5ème Assemblée générale, p. 164-166).

### **Article 14** **Inscriptions et signes**

1. En complément à l'article 11, §§ 2 et 3 qui règle

Widerspruchs. Letzteres wurde auf Antrag Deutschlands von der 5. Generalversammlung eingefügt (Niederschrift, S. 161/162).

### **Artikel 13** **Datenbank**

1. Dieser Artikel sieht ein bei der OTIF zu führendes zentrales Register vor, in dem auf Grund der Angaben der zuständigen Behörden alle wesentlichen Daten aufgenommen werden, die zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassene Fahrzeuge betreffen (§ 1). Da der Ausdruck "Zentrales Register" den Eindruck eines "Papierregisters" erwecken könnte, zog der Revisionsausschuß den Ausdruck "Datenbank" vor (Niederschrift 15. Tagung, S. 64). Die Speicherung der Daten eines zugelassenen Fahrzeugs ersetzt nicht das Zertifikat über die technische Zulassung, sondern stellt lediglich einen widerlegbaren Beweis dar (§ 3).
2. Bestimmte Angaben sind gemäß § 2 der Organisation in jedem Falle mitzuteilen. Im Übrigen legt der Fachausschuß für technische Fragen fest, welche Angaben erforderlich sind. Nur diese Angaben werden in der Datenbank gespeichert.
3. Diese Datenbank soll Behörden der Vertragsstaaten, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern sowie Herstellern und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen *in Bezug auf ihre Fahrzeuge* (Ergänzung durch die 5. Generalversammlung, Niederschrift, S. 163) zur Verfügung stehen (§ 4). Sie soll die Überwachung erleichtern, ob Fahrzeuge, die im internationalen Eisenbahnverkehr verwendet werden, tatsächlich auch für diesen Verwendungszweck zugelassen sind oder eventuell hätten stillgelegt oder ausgemustert werden müssen.
4. Aus Gründen des Datenschutzes und des Wettbewerbsrechtes sollen nicht alle gespeicherten Daten uneingeschränkt zugänglich sein. Der Fachausschuß für technische Fragen legt fest, zu welchen Angaben und unter welchen Bedingungen die Berechtigten Zugriff haben, und zwar - auf Antrag Deutschlands während der 5. Generalversammlung - in einer Anlage, die integrierender Bestandteil der ER ATMF wird (§ 5) - (Niederschrift 15. Tagung, S. 65 und Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 164-166).

### **Artikel 14** **Anschriften und Zeichen**

1. Artikel 14 schreibt in Ergänzung zu dem in

le contenu des certificats, l'article 14 prescrit les inscriptions et signes sur les véhicules qui doivent permettre du premier coup d'oeil de voir si et dans quelles conditions le véhicule concerné est admis au trafic international ferroviaire.

2. La réglementation se limite à constater le principe qu'il faut apporter les inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des RU APTU. Les Annexes des RU APTU devraient reprendre pour l'essentiel les prescriptions contenues dans les chiffres 3.1.16 de l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT), dans la teneur du projet d'avril 1986, et dans les chiffres 5.1, 34.1.1, 34.1.2 et 34.2.3 du RIC respectivement dans les chiffres 34.1, 34.1.1, §§ 2 et 3 et 34.1.3 du RIV.
3. Les véhicules doivent porter un signe qui prouve l'admission du véhicule conformément aux RU ATMF et RU APTU. Ce logo devra être déterminé ultérieurement par la Commission d'experts techniques (procès-verbal de la 18ème session, p. 50), qui détermine également les délais de transition durant lesquels des véhicules portant des inscriptions et signes divergents sont encore autorisés à circuler en trafic international (procès-verbal de la 5ème Assemblée générale, p. 167-170).

#### **Article 15 Maintenance**

1. Cet article ne stipule que le principe que les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement ni à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. Les RU APTU et le RID fixent les révisions et les opérations de maintenance prescrites, leur périodicité etc.
2. La disposition tout d'abord adoptée par la Commission de révision, selon laquelle les travaux d'entretien et de réparation sont à confier à des ateliers qualifiés et *reconnus* (procès-verbal de la 18ème session, p. 50), a été supprimée lors de la 23ème session (procès-verbal, p. 31/32) et n'a pas été reprise par la 5ème Assemblée générale.

#### **Article 16 Accidents et avaries graves**

Artikel 11 §§ 2 und 3 geregelten Inhalt der Zertifikate die Zeichen und Anschriften an Fahrzeugen vor, aus denen auf den ersten Blick ersehen werden kann, ob und unter welchen Bedingungen das betreffende Fahrzeug zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassen ist.

2. Die Regelung beschränkt sich auf den Grundsatz, daß die Anschriften und Zeichen anzubringen sind, wie sie die Anlagen der ER APTU vorsehen. Die Anlagen der ER APTU sollen im Wesentlichen die Regelungen aufgreifen, wie sie in Ziffer 3.1.16 des internationalen Abkommens über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE), Entwurfs-Fassung April 1986, in Ziffer 5.1, 34.1.1, 34.1.2 und 34.2.3 des RIC bzw. in Ziffer 34.1, 34.1.1 §§ 2 und 3, und 34.1.3 des RIV enthalten sind.
3. Die Fahrzeuge sind mit einem besonderen Zeichen zu versehen, welches die Zulassung des Fahrzeugs nach den ER ATMF und ER APTU dokumentiert. Das vorgesehene Zeichen soll zu einem späteren Zeitpunkt vom Fachausschuß für technische Fragen bestimmt werden (Niederschrift 18. Tagung, S. 50), der auch die Übergangsfristen festlegt, innerhalb derer Fahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen international verkehren dürfen (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 167-170).

#### **Artikel 15 Instandhaltung**

1. Dieser Artikel enthält nur den Grundsatz, daß Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale so in Stand gehalten werden müssen, daß ihr Zustand die Betriebssicherheit und die Umweltverträglichkeit ihres Einsatzes oder ihrer Verwendung im internationalen Verkehr sowie die öffentliche Gesundheit in keiner Weise gefährdet. Die ER APTU und das RID bestimmen, welche Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten vorgeschrieben sind, deren Intervalle usw.
2. Die vom Revisionsausschuß zunächst angenommene Bestimmung, wonach Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten *anerkannten* Fachwerkstätten anzuvertrauen sind (Niederschrift 18. Tagung, S. 50), wurde bei seiner 23. Tagung gestrichen (Niederschrift, S. 31/32) und von der 5. Generalversammlung nicht wieder aufgenommen.

#### **Artikel 16 Unfälle und schwere Beschädigungen**

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cet article reprend une disposition du chiffre 16.7 du RIV. L'obligation principale de prendre immédiatement les mesures nécessaires et de déterminer les causes de l'accident ou de l'avarie grave incombe tout d'abord au gestionnaire de l'infrastructure (§ 1).</li> <li>2. Le § 3 stipule l'obligation d'informer les autorités compétentes ainsi que la compétence de celles-ci de demander une présentation du véhicule avarié.</li> <li>3. Le § 4 sert à la prévention d'accidents futurs et doit garantir que les prescriptions internationales soient modifiées et développées de manière appropriée.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dieser Artikel greift eine Regelung der Ziffer 16.7 des RIV auf. Die Hauptpflicht, unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen, trifft zunächst den Betreiber der Infrastruktur (§ 1).</li> <li>2. § 3 regelt die Informationspflichten gegenüber der zuständigen Behörde sowie ihre Befugnis, eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs zu verlangen.</li> <li>3. § 4 dient der Verhütung künftiger Unfälle und soll eine entsprechende Anpassung und Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften sicherstellen.</li> </ol> |
|--|---|

#### **Article 17**

##### **Immobilisation et refus des véhicules**

Le projet de l'Office central du 19 décembre 1997 énumérait encore de manière exhaustive les motifs et les conditions permettant aux autorités compétentes, aux autres entreprises de transport ferroviaire ou aux gestionnaires d'infrastructure de refuser un véhicule ferroviaire admis au trafic international. Les lettres a) à e) du projet précité avaient repris les dispositions des chiffres 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 et 34.1.3 du RIC et des chiffres 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 et 34.1.2 du RIV. La Commission de révision a cependant décidé, de donner à cet article un libellé plus général et plus positif (procès-verbal de la 15ème session, p. 69; procès-verbal de la 18ème session, p. 53/54).

#### **Article 18**

##### **Non-respect des prescriptions**

1. En ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions des RU ATMF et des RU APTU, il est distingué :
  - entre les conséquences en droit pénal et civil, en ce qui concerne l'infrastructure (§ 2) et
  - toutes les autres conséquences, notamment aussi en droit administratif (§ 1).
2. Il s'agit d'un *renvoi dit global*, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement renvoyé au droit matériel de l'Etat partie concerné mais tout d'abord à ses règles de conflit de lois. Ces règles déterminent les règles matérielles qui sont finalement appliquées.

#### **Artikel 17**

##### **Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

Der Entwurf des Zentralamtes vom 19. Dezember 1997 nannte noch abschließend die Gründe und Voraussetzungen, die es den zuständigen Behörden, anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreibern erlauben, ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug zurückzuweisen. In den Buchstaben a) bis e) jenes Entwurfes wurden Regelungen der Ziffern 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 und 34.1.3 des RIC und der Ziffern 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 und 34.1.2 des RIV übernommen. Der Revisionsausschuß beschloß jedoch, diesen Artikel allgemeiner und positiv zu formulieren ( Niederschrift 15. Tagung, S. 69; Niederschrift 18. Tagung, S. 53/54).

#### **Artikel 18**

##### **Nichtbeachtung von Vorschriften**

1. Hinsichtlich der Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung der ER ATMF und der ER APTU ergeben, wird unterschieden
  - zwischen den strafrechtlichen und den zivilrechtlichen Folgen hinsichtlich der Infrastruktur (§ 2) und
  - allen übrigen - vor allem auch verwaltungsrechtlichen - Folgen (§ 1).
2. Es handelt sich um eine sogenannte *Gesamtverweisung*, das heißt, es wird nicht unmittelbar auf die Sachnormen des betreffenden Vertragsstaates, sondern zunächst auf dessen Kollisionsnormen verwiesen. Von diesen hängt es ab, welche Sachnormen schließlich angewendet werden.



**Article 19**  
**Différends**

L'article 19 attribue à la Commission d'experts techniques un rôle de médiation lorsque deux ou plusieurs États parties aux RU ATMF connaissent un différend relatif à l'admission technique des véhicules ferroviaires. En outre, de tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.

**Artikel 19**  
**Meinungsverschiedenheiten**

Artikel 19 weist dem Fachausschuß für technische Fragen eine Schlichtungsaufgabe zu, falls zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten der ER ATMF Meinungsverschiedenheiten in Zusammenhang mit der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestehen. Außerdem soll auch das Schiedsgericht, wie es in Titel V COTIF vorgesehen ist, mit solchen Meinungsverschiedenheiten befaßt werden können.

**Marchandises dangereuses**

**Gefährliche Güter**

**Réunion du Groupe permanent RID  
de l'UIC**

*Venise, 27/28 janvier 2000*

**Tagung der ständigen RID-Arbeitsgruppe  
der UIC**

*Venedig, 27./28. Januar 2000*

**Réunion de la Commission d'experts du RID**

*Venise, 31 janvier - 4 février 2000*

**Tagung des RID-Fachausschusses**

*Venedig, 31. Januar - 4. Februar 2000*

Un compte rendu succinct de ces réunions sera publié dans le prochain numéro du Bulletin (Bulletin 2/2000).

Ein Kurzbericht über diese Tagungen wird im nächsten Heft (Zeitschrift 2/2000) veröffentlicht werden.

**Accords particuliers multilatéraux du RID**

**Accord particulier multilatéral RID 1/2000**

**au titre de l'article 5, § 2 CIM et de l'article 6, § 12 de la Directive 96/49/CE relatif à la classification des matières polluantes de l'environnement aquatique, ainsi que de leurs solutions et mélanges (tels que préparations et déchets), qui ne peuvent pas être affectés aux classes 1 à 8 ou aux autres chiffres de la classe 9**

- (1) En dérogation aux prescriptions du marg. 3 (7) et de la section C de l'Appendice III du RID il est convenu ce qui suit :
- 1.1 Seules les matières pour lesquelles des données appropriées ont été publiées (p. ex. dans le cadre des programmes de classification établis par la Commission européenne) doivent être affectées aux chiffres 11° et 12° de la classe 9 conformément au marg. 1325.
- 1.2 Seuls les mélanges et solutions contenant une ou plusieurs matières pour lesquelles des données appropriées ont été publiées (v. chiffre 1.1) et qui satisfont aux critères du marg. 1325, doivent être affectés aux chiffres 11° et 12° de la classe 9, lorsque la concentration totale de ces matières s'élève à 25 % en masse de solution ou du mélange.

- (2) Le présent accord s'applique aux transports

**Multilaterale Sondervereinbarungen RID**

**Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000**

**gemäß Artikel 5 § 2 CIM und Artikel 6 § 12 der Richtlinie 96/49/EG über die Zuordnung wasserunreinigender Stoffe sowie ihren Lösungen und Gemischen (wie Präparate, Zubereitungen und Abfälle), die nicht den Klassen 1 bis 8 oder anderen Ziffern der Klasse 9 zugeordnet werden können**

- (1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 3 (7) und Abschnitt C des Anhangs III des RID wird folgendes vereinbart:
- 1.1 Nur die Stoffe, für die geeignete Daten veröffentlicht sind (z. B. im Rahmen der von der Europäischen Kommission eingerichteten Zuordnungsprogramme), sind unter den Ziffern 11 und 12 der Klasse 9 gemäß Rn. 1325 zuzuordnen.
- 1.2 Nur die Lösungen und Gemische, die einen oder mehrere Stoffe enthalten, für die geeignete Daten veröffentlicht sind (s. Ziffer 1.1) und die den Kriterien der Rn. 1325 entsprechen, sind unter den Ziffern 11 und 12 der Klasse 9 zuzuordnen, wenn die Gesamtkonzentration dieser Stoffe mindestens 25 Masse-% der Lösung oder des Gemisches beträgt.

- (2) Diese Vereinbarung gilt für die Beförderungen in den Hoheitsgebieten der

effectués sur les territoires des Etats membres de la COTIF ayant signé cet accord; au cas où il serait révoqué auparavant par un des signataires, il ne restera applicable que pour les transports effectués sur les territoires des Etats membres de la COTIF ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.

L'Allemagne a initié cet accord particulier multilatéral. La Finlande a adhéré, le 18 février 2000, à cet accord particulier, qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne et en Finlande, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Une liste révisée des matières polluantes pour l'environnement aquatique, servant à l'application de l'accord particulier proposé et de ce fait considérée comme annexe à cet accord particulier, a été soumise à tous les Etats membres.

Cette liste est publiée au Verkehrsblatt 23/1999 du Ministère fédéral des Transports, de la Communication et du Logement, Bonn, et peut être obtenue à l'adresse suivante :

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Referat A 44  
Robert-Schuman-Platz 1  
D - 53175 Bonn  
Tél. (+49) 228-300-2759

COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem Unterzeichner widerrufen wird; in diesem Fall gilt sie nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Die Initiative zu dieser Sondervereinbarung geht von Deutschland aus. Finnland ist dieser Sondervereinbarung am 18. Februar 2000 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland und Finnland, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Eine überarbeitete Liste wasserverunreinigender Stoffe, die der Anwendung der vorgeschlagenen Sondervereinbarung dient und daher als Anlage dieser Sondervereinbarung betrachtet wird, wurde allen Mitgliedstaaten zugesandt.

Diese Liste ist im Verkehrsblatt 23/1999 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn abgedruckt und kann auch über folgende Adresse bezogen werden:

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Referat A 44  
Robert-Schuman-Platz 1  
D - 53175 Bonn  
Tel. (+49) 228-300-2759

## Coopération avec les organisations et associations internationales

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

#### Comité des transports intérieurs (CTI)

62ème session

*Genève, 15-17 février 2000*

Lors de la 62ème session du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, l'OTIF était partiellement représentée (15.2.) par le Directeur général de l'Office central. La discussion et les décisions prises n'engendrent pas de suite à donner en ce qui concerne les activités de l'OTIF.

Le Directeur général a saisi l'occasion pour avoir un échange de vues avec le Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), M. J. M. Woehrling, sur des questions d'intérêt commun telles que les possibilités d'agir pour respectivement l'OTIF et la CCNR dans les relations triangulaires avec l'Union européenne et la CEE/ONU (CMR/CIM/CMNI - ADR/RID/ADNR/ADN).

#### Groupe de travail du transport combiné

##### Groupe informel

*Genève, 24/25 janvier 2000*

Lors de sa session des 24 et 25 janvier 2000, le Groupe informel, institué par le Groupe de travail du transport combiné (WP. 24) (v. Bulletin 4/1999, p. 236), a passé en revue les opinions de diverses autres organisations. Certains délégués, qui n'ont pas assisté à la session du 12/13 juillet 1999, ont mis en doute la nécessité d'une Convention sur le transport multimodal et ont estimé que les Règles CCI/CNUCED étaient suffisantes. Ceci est contradictoire au fait, constaté par le Groupe informel également lors de cette session, que des lois nationales ont été créées dans un certain nombre d'Etats (p. ex. Allemagne, Pays-Bas, Mexique et autres) ou que la création de telles lois est prévue (notamment COGSA aux USA). D'autres organisations gouvernementales internationales (CNUDCI, OSJD, CEMT) et des organisations non gouvernementales (CMI notamment) examinent également ce sujet actuellement. Les représentants des chargeurs n'étaient

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

#### Binnenverkehrsausschuss (CTI)

62. Tagung

*Genf, 15.-17. Februar 2000*

An der 62. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO nahm zeitweise (15.2.) der Generaldirektor des Zentralamtes teil. Aus der Diskussion und den gefassten Beschlüssen ergeben sich keine Folgerungen für die Tätigkeit der OTIF.

Der Generaldirektor nutzte die Gelegenheit zu einem Meinungsaustausch mit dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Herrn J. M. Woehrling, über gemeinsam interessierende Fragen wie Handlungsmöglichkeiten der OTIF bzw. der ZKR im Dreiecksverhältnis zur Europäischen Union und zur ECE/UNO (CMR/CIM/CMNI - ADR/RID/ADNR/ADN).

#### Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“

##### Informelle Gruppe

*Genf, 24./25. Januar 2000*

Die von der Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ (WP. 24) eingesetzte informelle Gruppe (s. Zeitschrift 4/1999, S. 236) ließ bei ihrer Tagung vom 24./25. Januar 2000 die Auffassungen verschiedener anderer Organisationen Revue passieren. Von verschiedenen Delegierten, die an der Tagung am 12./13. Juli 1999 nicht teilgenommen hatten, wurde die Notwendigkeit einer Konvention für multimodale Beförderungen bezweifelt und die IHK/UNCTAD-Regeln für ausreichend angesehen. Es steht im Widerspruch mit der von der informellen Arbeitsgruppe ebenfalls an dieser Tagung festgestellten Tatsache, dass in einer Reihe von Staaten nationale Gesetze geschaffen wurden (z.B. Deutschland, Niederlande, Mexiko und andere) oder die Schaffung solcher Gesetze geplant ist (insbesondere COGSA in den USA). Auch internationale Regierungsorganisationen (Uncitral, OSShD, CEMT) und Nicht Regierungsorganisationen

par contre pas suffisamment représentés au cours de la session des 24 et 25 janvier.

La représentante de la Commission européenne n'a pas définitivement pris position et a seulement attiré l'attention sur le fait que les gouvernements devaient également prendre en considération les intérêts des chargeurs. Les représentants des modes de transports terrestres rail et route ont souligné la nécessité d'une convention.

Le représentant de l'OTIF a présenté, au nom du petit Groupe de rédaction, les résultats de la session du 7 et du 8 décembre 1999 (v. Bulletin 6/1999, p. 509). Outre le fait que divers participants ont contesté la nécessité d'une telle convention, aucune objection n'a été formulée à l'égard de la structure et les sujets traités. Seules quelques questions de détail ont donné lieu à discussion.

Le Groupe de travail informel a abouti à la conclusion qu'il recommandera au Comité des transports intérieurs, lors de sa prochaine session en février 2000, de poursuivre les travaux dans le cadre du WP. 24, les représentants des chargeurs devant être davantage impliqués dans les travaux.

### **Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit)**

#### **Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles**

Groupe de travail "Chemins de fer"

Le Groupe de travail "Chemins de fer" a tenu, les 5 octobre 1999 et 19 janvier 2000, deux nouvelles sessions sous la Présidence de l'expert consultant de l'Unidroit, M. Howard Rosen.

Le Groupe de travail a analysé le résultat de la 2ème session d'experts gouvernementaux (24.8.-3.9.1999, Montréal), convoquée conjointement par l'Unidroit et l'OACI, ainsi que le résultat du remaniement rédactionnel (25.-27.9.1999, Rome); l'Office central n'a pas participé à ces sessions, étant donné qu'elles portaient sur la Convention de base et le Protocole spécifique aux équipements aéronautiques. Compte tenu de ces résultats, le projet de Protocole particulier

(insbesondere CMI) befassen sich derzeit mit diesem Thema. Die Vertreter der verladenden Wirtschaft hingegen waren bei der Tagung am 24./25. Januar nicht ausreichend vertreten.

Die Vertreterin der Europäischen Kommission bezog nicht endgültig Stellung, und wies nur daraufhin, dass die Regierungen auch die Interessen der verladenden Wirtschaft berücksichtigen müssten. Die Vertreter der Landverkehrsträger Schiene und Straße traten für die Notwendigkeit eines Übereinkommens ein.

Der Vertreter der OTIF stellte namens der kleinen Redaktionsgruppe die Ergebnisse der Tagung vom 7. und 8. Dezember 1999 dar (s. Zeitschrift 6/1999, S. 509). Abgesehen davon, dass von verschiedenen Teilnehmern die Notwendigkeit eines solchen Übereinkommens bestritten wurde, wurden keine wesentlichen Einwände gegen den Aufbau und die behandelten Themen geltend gemacht. Lediglich in einzelnen Detailfragen kam es zu einer Diskussion.

Die informelle Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dem Binnenverkehrsausschuss bei seiner nächsten Tagung im Februar 2000 die Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen der WP. 24 zu empfehlen, wobei Vertreter der verladenden Wirtschaft stärker in die Arbeiten einbezogen werden sollen.

### **Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)**

#### **Entwurf eines Übereinkommens betreffend internationale Sicherheiten an mobilen Ausrüstungsgegenständen**

Arbeitsgruppe Eisenbahnen

Die Arbeitsgruppe Eisenbahnen hielt am 5. Oktober 1999 und am 19. Januar 2000 zwei weitere Tagungen unter Vorsitz des Sonderberaters des Unidroit, Herrn Howard Rosen, ab.

Die Arbeitsgruppe analysierte das Ergebnis der vom Unidroit und der ICAO einberufenen 2. Tagung von Regierungsexperten (24.8.-3.9.1999, Montreal) sowie das Ergebnis der redaktionellen Überarbeitung (25.-27.9.1999, Rom); das Zentralamt nahm an diesen Sitzungen nicht teil, da ihr Gegenstand das Grundübereinkommen und das besondere Luftfahrtprotokoll war. Auf Grund dieser Ergebnisse wurde der bei der Tagung der Arbeitsgruppe

portant sur des matériels roulant ferroviaires achevé lors de la session du Groupe de travail "Chemins de fer", le 5 juillet 1999 (v. Bulletin 4/1999, p. 237), a été de nouveau remanié.

Le Groupe de travail a proposé d'étendre le champ d'application en ce qui concerne le matériel roulant entrant en ligne de compte, notamment aux véhicules de métro léger, aux véhicules de métro et aux tramways et d'y inclure les opérations purement internes.

Le Groupe de travail a en outre été d'avis de prévoir des registres régionaux, notamment dans la mesure où de tels registres existent déjà, comme cela est le cas aux Etats-Unis et au Canada. Le registre international pourrait servir de "portail d'accès" à des registres régionaux.

Suite à une autorisation accordée par le Conseil de direction de l'Unidroit, une Commission de pilotage et de révision a été convoquée pour les 16 et 17 mars 2000. Celle-ci discutera de la suite des démarches en ce qui concerne le projet de Convention et devra surtout clarifier la question de savoir si le concept actuel d'une Convention de base avec des Protocoles spécifiques aux équipements aéronautiques et spatiaux ainsi qu'aux matériels roulant ferroviaires doit être maintenu.

Eisenbahnen am 5. Juli 1999 (s. Zeitschrift 4/1999, S. 237) fertiggestellte Entwurf eines Sonderprotokolls für Eisenbahnrollmaterial nochmals überarbeitet.

Die Arbeitsgruppe empfahl eine Ausweitung des Anwendungsbereiches hinsichtlich des in Betracht kommenden Rollmaterials, insbesondere die Einbeziehung von Leichtbahnfahrzeugen, U-Bahnrollmaterial und Straßenbahnen sowie die Einbeziehung inländischer Rechtsgeschäfte.

Die Arbeitsgruppe war ferner der Meinung, dass die Möglichkeit regionaler Register vorgesehen werden sollte, insbesondere soweit derartige Register bereits bestehen, wie dies in den USA und in Kanada der Fall ist. Das internationale Register könnte als „acces portal“ zu regionalen Registern dienen.

Auf Grund einer Ermächtigung des Governing Council des Unidroit wurde für den 16. und 17. März 2000 ein Steuerungs- und Revisionsausschuss einberufen, der über das weitere Vorgehen hinsichtlich des Übereinkommensentwurfes beraten wird und dabei vor allem die Frage zu klären hat, ob die bisherige Konzeption eines Grundübereinkommens mit verschiedenen Sonderprotokollen für Gruppen von Ausrüstungsgegenständen (Luftfahrt, Raumfahrt und Eisenbahnrollmaterial) beibehalten werden soll.

<b>Etudes</b>	<b>Abhandlungen</b>
---------------	---------------------

**Qu'est-ce que c'est qu'une marchandise dangereuse ? Et ses limites ?**

**Qu'est-ce que c'est le risque du transport des marchandises dangereuses et ses conséquences ?**

Dr Gustav Kafka, Vienne

A la question de savoir, ce que l'on entend dans le domaine du transport, par marchandises dangereuses, les juristes, notamment ceux fortement influencés par les conceptions du droit romain, chercheraient tout d'abord une définition abstraite. Une telle définition pourrait p. ex. avoir la teneur suivante : "des marchandises dangereuses sont des matières et objets pouvant présenter, lors d'un transport, par leur nature, leur qualité ou leur état, des risques pour l'ordre et la sécurité publics, notamment pour la communauté, pour des biens publics importants, pour la vie et la santé des hommes ainsi que pour les animaux et les choses"<sup>1</sup>.

Lorsqu'on voit un tel libellé, il est immédiatement évident qu'une telle accumulation de termes généraux et vagues n'aiderait en rien un expéditeur qui voudrait savoir si dans un cas d'espèce l'envoi qu'il veut expédier contient des marchandises dangereuses. Il est évident, qu'une telle disposition s'adresse tout d'abord directement au législateur qui lui de son côté doit indiquer à l'expéditeur en question de manière beaucoup plus précise si et dans quelle mesure il est concerné par les dispositions relatives à la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

L'expéditeur et tous les autres participants au transport préféreraient certainement une liste dans laquelle chaque marchandise figurerait avec son nom et l'indication s'il s'agit d'une marchandise dangereuse et quelles sont les conséquences qui en résultent pour les participants concernés. Il va cependant de soi que, même à l'époque des ordinateurs, on verrait vite les limites d'une telle liste, lorsqu'on essaierait de l'établir, de la mettre à jour ou de s'en servir. Elle n'existe donc pas sous cette forme exhaustive. Il ne faut pas oublier que dans le monde, il existe des centaines de milliers de produits et matières chimiques et que

**Was beinhaltet und wo endet der Begriff "gefährliche Güter"?**

**Worin besteht das Risiko der Beförderung gefährlicher Güter und was sind die Konsequenzen?**

Dr. Gustav Kafka, Wien

Auf die Frage "was sind - für den Transportbereich - gefährliche Güter?" würden Juristen, zumindest solche, deren rechtshistorische Grundlagen stark vom römischen Recht beeinflusst sind, zunächst nach einer abstrakten Definition suchen. Diese könnte beispielsweise lauten: "Gefährliche Güter sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können." <sup>1</sup>.

Wenn man einen solchen Text hört, ist einem sofort klar, dass man z.B. einen Absender, der eine konkrete Sendung auf die Reise schicken und wissen will, ob sie gefährliche Güter enthält, nicht mit einer solchen Ansammlung unbestimmter Begriffe allein lassen kann. Es ist vielmehr offensichtlich, dass sich eine solche Bestimmung zunächst einmal nur an den Gesetzgeber selbst richtet, der seinerseits dem erwähnten Absender wohl sehr viel konkreter sagen muss, wann und inwieweit er von den Regelungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter betroffen ist.

Am liebsten wären dem Absender und allen anderen vermutlich eine Liste, in welcher man jedes Gut, das einem unterkommt, namentlich auffände, mit dem Hinweis, ob es sich um ein gefährliches handelt und welche Folgen sich für ihn daraus ergeben. Es liegt jedoch auf der Hand, dass selbst im Computerzeitalter die Erstellung, Wartung und Handhabung einer solchen Liste an Grenzen stößt, so dass es sie in dieser umfassenden Form nicht gibt. Man darf nicht vergessen, dass in der Welt z.B. Hunderttausende von chemischen Stoffen und Zubereitungen in Verwendung stehen und ständig neue entwickelt werden.

---

1

v. paragraphe 2 de la Loi allemande sur le transport des marchandises dangereuses.  
s. § 2 des deutschen Gefahrgutbeförderungsgesetzes.

d'autres sont développés en permanence.

Les "Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type)"<sup>2</sup> conçues pour le transport mondial avec tous les modes de transport et dominant le système actuel ont donc choisi une autre voie :

1. Elles renoncent à une définition abstraite de la notion de marchandises dangereuses. La raison en est probablement que l'on était d'avis que le contenu de la définition abstraite citée plus haut va de soi. Cela n'est pas forcément toujours le cas; cela n'est pas vrai lorsqu'il s'agit de l'inclusion d'une nouvelle catégorie de matière - comme c'était le cas récemment - p. ex. des matières transportées à une température plus élevée.
2. Elles précisent que par "marchandises", on n'entend pas seulement des matières ou objets représentant une certaine valeur - ce qui correspondrait au sens propre lexical du terme - mais qu'il inclut également des déchets<sup>3</sup>.
3. Elles prévoient pour toutes les marchandises dangereuses une classification en fonction des catégories de propriétés principales; dans certains cas, ces "classes" sont encore subdivisées dans des "sous-classes".
4. Elles rangent l'énorme quantité des matières et objets à classer dans une seule et unique classe dans un grand tableau, selon un ordre numérique croissant dont la clé est le numéro ONU de quatre chiffres.

La signification d'un tel numéro ONU peut être différente : uniquement pour des marchandises transportées sur le plan mondial en grandes quantités, le numéro ONU ne concerne qu'une seule matière. Conformément aux Recommandations de l'ONU<sup>4</sup>, la liste des marchandises dangereuses connaît quatre types de rubriques.

a) énumération individuelle des matières et

Die für das heute bestehende System primär maßgeblichen und für weltweite Beförderungen mit allen Verkehrsträgern konzipierten "UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Mustervorschrift)"<sup>2</sup> haben daher einen anderen Weg beschritten:

1. Sie haben auf eine abstrakte Definition des Begriffs gefährliche Güter überhaupt verzichtet. Der Grund mag wohl darin gelegen sein, dass man der Auffassung war, die Inhalte der vorhin zitierten abstrakten Definition seien selbstverständlich. Dies muss aber nicht in allen Fällen stimmen, etwa dann nicht, wenn es um die - kürzlich erfolgte - Aufnahme einer neuen Kategorie von Stoffen, z.B. Stoffe mit erhöhter Beförderungstemperatur geht.
2. Sie haben klar gestellt, dass unter "Güter" nicht nur - was dem lexikalischen Sinn entspräche - Stoffe oder Gegenstände von Wert sondern auch Abfälle zu verstehen sind<sup>3</sup>.
3. Sie haben für sämtliche gefährlichen Güter eine Zuteilung zu nach bestimmten Haupteigenschaften benannten Kategorien so genannten "Klassen", in bestimmten Fällen noch unterteilt in "Unterklassen" vorgesehen.
4. Sie haben das gesamte riesige Spektrum der in eine - und zwar immer nur in eine einzige - dieser Klassen zuzuteilenden Stoffe und Gegenstände in eine große numerisch aufsteigend sortierte Tabelle eingeordnet, deren Schlüssel die vierstellige so genannte "UN-Nummer" bildet.

Die Bedeutung einer solchen UN-Nummer kann unterschiedlich sein. Nur für global in sehr großen Mengen beförderte Güter wird sie für einen einzelnen Stoff stehen. Gemäß UN-Empfehlungen<sup>4</sup> enthält die Liste der gefährlichen Güter vier Arten von Eintragungen:

a) individuelle Eintragungen für klar definierte

2

11ème édition révisée; doc. ST/SG/AC.10/1/Rev.11; ONU New York et Genève 1999.  
Elfe überarbeitete Ausgabe; Doc. ST/SG/AC.10/1/Rev.11; UNO New York und Genf 1999.

3

v. chiffre 2.0.1.2 des Recommandations de l'ONU.  
s. Absatz 2.0.1.2. der UN-Empfehlungen.

4

v. chiffre 2.0.2.2.  
s. Absatz 2.0.2.2.



objets clairement définis		Stoffe und Gegenstände	
p. ex.	1090 acétone	z.B.	1090 Aceton
	1194 nitrite d'éthyle en solution		1194 Ethylnitrit, Lösung;
b) rubriques collectives pour un groupe de matières et objets clairement défini		b) Sammeleintragungen für eine klar definierte Gruppe von Stoffen oder Gegenständen	
p. ex.	1133 adhésifs	z.B.	1133 Klebstoffe
	1266 produits pour parfumerie		1266 Parfümerieerzeugnisse
	2757 carbamat pesticide solide toxique		2757 Carbamat-Pestizid, fest, giftig
	3101 peroxyde organique du Type B, liquide		3101 Organisches Peroxid Typ B, flüssig;
c) rubriques spécifiques "n.s.a." <sup>5</sup> , applicables à un groupe de matières et objets spécifié chimiquement ou techniquement		c) spezifische n.a.g.-Eintragungen. <sup>5</sup> , geltend für eine chemisch oder technisch spezifische Gruppe von Stoffen oder Gegenständen	
p. ex.	1477 nitrates inorganiques n.s.a.	z.B.	1477 Nitrate, anorganische, n.a.g.
	1987 alcools n.s.a.		1987 Alkohole, n.a.g.
et		und	
d) rubriques génériques n.s.a., applicables à un groupe de matières et objets qui répondent aux critères d'un ou de plusieurs groupes ou sous-groupes		d) allgemeine n.a.g.-Eintragungen, geltend für eine Gruppe von Stoffen oder Gegenständen, auf welche die Kriterien einer oder mehrerer Klassen oder Unterklassen zutreffen	
p. ex.	1325 solide organique inflammable, n.s.a.	z.B.	1325 Entzündbarer organischer fester Stoff, n.a.g.
	1995 liquide inflammable, n.s.a.		1995 Entzündbarer flüssiger Stoff, n.a.g.

Lorsqu'une matière n'est pas énumérée dans la liste individuelle, il faut donc, à l'aide des critères tels que qualité chimique, physique, radiologique, p. ex. point d'inflammation, état de la matière (liquide ou fixe), radioactivité etc., examiner si et dans laquelle des rubriques et "désignations génériques" ou "non spécifiée par ailleurs (n.s.a.)" cette matière est à ranger. La description détaillée des critères et des épreuves prévus pour pouvoir classer les matières se trouve dans le "Manuel d'épreuves et de critères"<sup>6</sup>, complément aux Recommandations précitées. Bien que ce manuel soit extrêmement détaillé et volumineux, il n'est pas exclu que l'on arrive à des résultats divergents concernant la classification d'une seule et même

Wenn also ein Stoff nicht als Einzelstoff in der Liste aufscheint, muss anhand von Kriterien (chemischen, physikalischen, radiologischen Messgrößen wie Flammpunkt, Aggregatzustand, Radioaktivität etc.) ermittelt werden, ob bzw. in welche der Sammel- oder n.a.g.-Eintragungen er fällt. Die nähere Beschreibung dieser Kriterien und der für ihre Feststellung vorgesehenen Prüfungen findet sich im die UN-Empfehlungen ergänzenden "Handbuch Prüfungen und Kriterien"<sup>6</sup>. Obwohl dieses Werk sehr detailliert und umfangreich ist, können - wie Laborkontrollen gezeigt haben - unterschiedliche Ergebnisse hinsichtlich der Einstufung desselben Stoffes nicht ganz ausgeschlossen werden. Außerdem verursachen die

5

Par rubrique "n.s.a" (non spécifiée par ailleurs) on entend une rubrique collective dans laquelle peuvent être affectés des matières et objets, qui ne sont pas nommément mentionnés individuellement ou par groupes et qui présentent des propriétés physiques et/ou dangereuses qui correspondent (aussi précisément que possible) à la classe, au groupe d'emballage et à la dénomination de la rubrique "n.s.a."

Unter "n.a.g."-Eintragung (nicht anderweitig genannt) wird eine Sammelbezeichnung verstanden, der man Stoffe, Gemische, Lösungen oder Gegenstände zuordnen kann, die in der Liste nicht einzeln oder als Gruppen namentlich genannt sind und chemische, physikalische und/oder gefährliche Eigenschaften besitzen, die der Klasse, der Verpackungsguppe und der Benennung der "n.a.g."-Eintragung (möglichst genau) entsprechen.

6

2ème édition révisée; doc. ST/SG/AC.10/11/Rev.2; ONU New York et Genève 1996.  
2. Überarb. Fassung; Doc. ST/SG/AC.10/11/Rev. 2; UN New York u. Genf 1996.

matière comme l'ont prouvé nos contrôles avec un laboratoire mobile. En outre, les épreuves pour la classification occasionnent très souvent des coûts considérables.

C'est la raison pour laquelle a été lancée - il y a un certain temps déjà - l'idée d'une "banque de données non officielle" dans laquelle devrait figurer les résultats d'épreuves de classification pour des matières identifiables par leur nom. L'inscription dans cette banque de données devrait créer une présomption de droit, à savoir que la classification conformément à ces données devrait être considérée comme correcte jusqu'à preuve du contraire.

En résumé, on pourrait répondre à la première question du sujet comme suit : dans le domaine du transport, les marchandises dangereuses sont les matières et objets qui ont été **désignés** en tant que telles par le Comité d'experts responsable pour les Recommandations de l'ONU précitées.

Cette affirmation n'est correcte que parce que les Recommandations de l'ONU sont plus que de simples lignes directrices non obligatoires. Elles sont "un règlement type" c'est-à-dire dans l'intérêt de l'harmonisation globale, sur le plan aussi bien juridique que technique, ces textes devraient être repris pratiquement sans changement par le législateur international et national **en tant que prescriptions obligatoires**.

En effet, ces Recommandations sont reprises avec une discipline remarquable par les instances compétentes pour légiférer dans ce domaine (p. ex. la Commission d'experts du RID). Du point de vue formel, ces prescriptions définissent la notion de marchandises dangereuses par un renvoi à **elles-mêmes**. L'ADR<sup>7</sup> stipule à l'article 1, lettre b) : "Aux fins du présent accord, on entend par 'marchandises dangereuses', les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorise que sous certaines conditions." En vertu, des Directives dites Directives-cadre, cela vaut également pour le transport national dans l'Espace économique européen<sup>8</sup>. En fait, ces renvois

Einstufungsprüfungen vielfach beachtliche Kosten.

Es wurde daher schon vor längerer Zeit der Gedanke einer "offiziösen Datenbank" ins Spiel gebracht, in der gemeldete Ergebnisse von Einstufungsprüfungen für namentlich identifizierbare Stoffe Eingang finden sollen. Die Eintragung in diese Datenbank sollte dann eine Vermutung begründen, dass eine ihr entsprechende Einstufung solange als korrekt gilt, als nicht Gegenteiliges nachgewiesen wird.

Zusammenfassend wäre die erste Frage des Themas somit wie folgt zu beantworten: Im Transportbereich sind gefährliche Güter jene Stoffe und Gegenstände, die vom für die erwähnten UN-Empfehlungen verantwortlichen Expertenausschuss der Vereinten Nationen als solche **bestimmt** werden.

Diese Aussage trifft natürlich nur deshalb zu, weil die UN-Empfehlungen mehr sind als bloß unverbindliche Leitlinien. Sie sind eine "Mustervorschrift", d.h. ihre Texte sollen - um der globalen rechtlichen und technischen Harmonie - willen - in möglichst unveränderter Form in die internationale und nationale Rechtsordnung **als verbindliche Vorschriften übernommen** werden.

Diese Übernahme geschieht tatsächlich, und zwar in bemerkenswerter Disziplin der für die entsprechende Rechtssetzung zuständigen Gremien (z.B. RID-Fachausschuss). Formal definieren die betreffenden Vorschriften den Begriff gefährliche Güter ihrerseits zwar durch Verweisung **auf sich selbst**. So z.B. das ADR<sup>7</sup>, dort heißt es in Art. 1 b): "Im Sinne dieses Übereinkommens sind unter "gefährlichen Gütern" die Stoffe und Gegenstände zu verstehen, deren internationale Beförderung auf der Straße die Anlagen A und B verbieten oder nur unter bestimmten Bedingungen zulassen." Dasselbe gilt im Bereich des Europäischen Wirtschaftsraums auch für den nationalen Verkehr

7

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route - ADR - (ECE/TRANS/130 vol. I et II), ONU New York et Genève 1998

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route - ADR - (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) (ECE/TRANS/130 Vol I and II), UN New York und Genf 1998.

8

v. p. ex. art. 2 de la Directive 96/49/CE du Conseil, du 23.7.1996 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par rail (Directive-cadre RID<sup>7</sup>), Journal officiel n° L 235 du 17.9.1996, p. 25

sont des renvois indirects aux Recommandations de l'ONU comme cela vient d'être exposé. En marge il faut noter que le processus décisionnel dans le Comité d'experts de l'ONU n'est pas tout à fait à la hauteur de l'importance considérable et des responsabilités dans ce domaine. Mais cela serait un autre sujet.

L'**autonomie** de ce Comité d'experts de l'ONU (manque d'une définition abstraite) fournit également la réponse à la question de savoir quelles sont les **limites** de la notion "marchandises dangereuses" : elles n'existent tout simplement pas. Dans le passé, lorsque le Comité d'experts a qualifié des matières et objets comme marchandises dangereuses, il a pris en considération les dangers immédiats qui résultent du fait que des substances nocives soient dégagées en cas d'accident ou d'incident. Un collègue travaillant dans le domaine de l'environnement a constaté malicieusement : "dans le domaine du transport, quelque chose n'est considéré comme dangereux que lorsque cela détonne, éclate, siffle, grésille, fume et sent mauvais !" Evidemment, cela n'est pas vrai puisque p. ex. des matières radioactives, infectieuses ou polluantes sont considérées comme marchandises dangereuses pour le domaine du transport; il faut cependant admettre que d'autres substances auxquelles des dispositions légales concernant les matières dangereuses s'appliquent également, telles que des substances avec effets à longs termes, p. ex. des substances cancérogènes, risquant de modifier l'héritage génétique, etc. ne sont pas considérées comme marchandises dangereuses pour le transport.

Les dispositions légales relatives aux matières dangereuses ou matières chimiques concernent comme on le sait l'ensemble des manipulations de ces matières à partir de leur mise en circulation et il se pose évidemment la question de savoir s'il est prudent de déclarer inoffensif durant le transport des substances qui avant et après le transport sont considérées comme dangereuses. Toujours est-il qu'actuellement, on discute à un niveau très élevé, sur le plan international, de l'harmonisation globale de ces critères divergents. Le mot clé est

auf Grund der genannten "Rahmenrichtlinien"<sup>8</sup>. Tat-

sächlich sind diese Verweisungen aber, wie vorstehend dargelegt wurde, indirekt Verweisungen auf die UN-Empfehlungen. Am Rande wäre dabei anzumerken, dass

das Verfahren der Entscheidungsfindung im erwähnten UN-Expertenausschuss der damit verbundenen erheblichen Tragweite und Verantwortung nicht gerecht wird. Aber das ist ein anderes Thema.

Durch die **Autonomie** dieses UN-Expertenausschusses (keine Vorgaben durch eine abstrakte Begriffsbestimmung) ist auch die Frage nach den **Grenzen** des Begriffes gefährliche Güter beantwortet: Es gibt sie grundsätzlich nicht. Tatsächlich ist der Expertenausschuss in der Vergangenheit bei der Unterstellung von Stoffen und Gegenständen unter den Begriff gefährliche Güter hauptsächlich von unmittelbaren Gefahren beim Freiwerden im Zuge eines Unfalls oder Zwischenfalls ausgegangen. Ein Kollege aus dem Umweltbereich hat einmal boshaft behauptet: "Bei euch im Transportbereich gilt nur dann etwas als gefährlich, wenn es knallt, pfeift, zischt, raucht, dampft oder stinkt!". Das stimmt natürlich nicht, weil immerhin z.B. auch radioaktive, infektiöse und wassergefährdende Stoffe gefährliche Güter des Transportbereichs sind, doch ist richtig, dass im Gefahrstoffrecht ebenfalls berücksichtigte Stoffe mit Langzeitwirkungen wie Krebserregung, Erbgutveränderung etc. im Transportbereich nicht als gefährlich gelten.

Das Gefahrstoff- oder Chemikalienrecht regelt bekanntlich den gesamten Umgang mit gefährlichen Stoffen vom Inverkehrsetzen an, und es stellt sich da natürlich die Frage, ob es sehr klug ist, etwas, das vor und nach dem Transport als gefährlich gilt, während des Transports für ungefährlich zu erklären. Immerhin wird derzeit aber auf sehr hoher internationaler Ebene über eine weltweite Harmonisierung dieser unterschiedlichen Kriterien beraten. Der Schlüssel dazu lautet "GHS", d.h. "Global Harmonization of Systems of Classification

s. z.B. Art. 2 der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23.7.1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ("RID-Rahmenrichtlinie"), ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 25.

“global harmonization of systems of classification and labelling of chemical” abrégé “GHS”. Ce terme a été créé par la Conférence des Nations Unies sur l’environnement et le développement (CNUCED) qui s’est réunie au mois de juin 1992 à Rio de Janeiro. Le document final de cette conférence, l’AGENDA 21 est un plan d’actions global pour un développement durable. Espérons que des discussions, nous rapprocherons d’une notion uniforme pour les marchandises dangereuses dans tous les domaines.

Et maintenant, nous arrivons à la deuxième partie du sujet, “le **risque**”. Par “risque” on entend - comme on le sait - le produit de deux facteurs, à savoir la **probabilité** qu’un événement dommageable se produise et l’**étendue** du dommage lié à cet événement. Si nous voulons appliquer ce terme au transport des marchandises dangereuses, il faudrait tout d’abord clarifier de quel événement il s’agit. En principe, les types suivants d’accidents respectivement d’incidents sont à prendre à considération :

1. des événements provoqués par les marchandises dangereuses, elles-mêmes, transportées (p. ex. par décomposition spontanée);
2. des événements pour lesquels les marchandises dangereuses transportées contribuent à l’étendue du dommage (p. ex. par le fait qu’elles soient libérées ou menacent d’être libérées);
3. des événements pour lesquels les marchandises dangereuses transportées ne jouent aucun rôle (p. ex. collision d’un vélocipédiste avec un camion-citerne) et finalement
4. des événements qui auraient pu arriver lors d’un transport des marchandises dangereuses bien que, dans les cas d’espèce, de telles marchandises n’étaient pas transportées.

L’expérience et les statistiques montrent que le premier type est extrêmement rare et que le deuxième et le troisième types d’événements se produisent avec une fréquence sous-proportionnelle c’est-à-dire, moins souvent qu’il ne correspond aux parts des transports des marchandises dangereuses, par rapport à la somme globale de tous les transports de marchandises et que finalement, le quatrième type arrive assez fréquemment. Il en résulte que ce sont en premier lieu les mesures destinées à augmenter la sécurité

and Labelling of Chemicals” und entstammt der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED), die im Juni 1992 in Rio de Janeiro stattfand. Das Schlussdokument dieser Konferenz ist die AGENDA 21 - ein weltweiter Aktionsplan für eine nachhaltige Entwicklung. Hoffen wir, dass diese Beratungen uns einem einheitlichen Begriff für gefährliche Güter in allen Bereichen näher bringen.

Kommen wir nun zum zweiten Teil des Themas, dem **Risiko**. Darunter versteht man bekanntlich ein Produkt aus zwei Faktoren, nämlich aus der **Wahrscheinlichkeit**, dass ein bestimmtes schädigendes Ereignis eintritt, und aus dem **Ausmaß** des mit diesem Ereignis verbundenen Schadens. Wenden wir dies auf die Beförderung gefährlicher Güter an, so sollten wir zunächst klären, um welche Ereignisse es dabei geht. Im Wesentlichen kommen folgende Typen von Zwischenfällen bzw. Unfällen in Betracht:

1. Solche, die durch die beförderten gefährlichen Güter (z.B. infolge spontaner Selbstzersetzung) ausgelöst werden;
2. solche, bei denen die beförderten gefährlichen Güter (z.B. durch ihr tatsächliches oder drohendes Freiwerden) zum Ausmaß des Schadens beitragen;
3. solche, bei denen die beförderten gefährlichen Güter keine Rolle spielen (z.B. Radfahrer fährt in Tankfahrzeug) und schließlich
4. solche, bei denen keine gefährlichen Güter befördert werden, die sich jedoch in gleicher Weise auch mit gefährlichen Gütern hätten ereignen können.

Die Erfahrung und Statistiken zeigen, dass der erste Typus äußerst selten ist, dass der zweite und dritte Typus unterproportional auftritt, d.h. seltener als es dem Anteil der Beförderungen gefährlicher Güter an der Summe aller Güterbeförderungen entspricht und schließlich, dass der vierte Typus ziemlich häufig ist. Daraus ergibt sich, dass zur Verminderung der Eintrittswahrscheinlichkeit auch im Bereich der gefährlichen Güter primär die Maßnahmen zur generellen Hebung der Verkehrssicherheit von Bedeutung sind. Dies

du trafic en général qui sont d'une grande importance pour diminuer la probabilité qu'un tel événement se produise. Cela concerne aussi bien des mesures de construction (voies de communication sûres, tunnels sûrs, véhicules sûrs, etc.) que des mesures opérationnelles (p. ex. interdictions de circuler, limitations de vitesse). Ce sont cependant ces deux premiers types d'événements qui servent de base pour toutes les mesures qui sont de nature générale et qui seraient utiles pour la sécurité de l'ensemble des transports de marchandises qui sont prescrites uniquement pour les véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses. Peuvent servir d'exemples, les prescriptions prévoyant des équipements augmentant la sécurité et une manutention et un arrimage appropriés.

La plupart des mesures de ce genre ne sont cependant pas prévues par les réglementations internationales, mais par les réglementations nationales. Le marginal 10599 ADR respectivement l'article 5, alinéa 2 de la Directive 94/55/CE stipulent exactement dans quelle mesure de telles prescriptions nationales sont permises. Le cas le plus important sont les conditions ou restrictions de sécurité supplémentaires concernant le véhicule empruntant certains ouvrages d'art, tels que ponts ou tunnels ainsi que des restrictions concernant la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses certains jours de la semaine ou de l'année (les restrictions pour certaines heures de la journée ne sont pas mentionnées, mais admises néanmoins). Le marginal 10599 ADR prévoit une obligation de notification au Secrétariat de l'ADR à Genève. Le nombre et l'ampleur des dispositions communiquées jusqu'à ce jour sont en constante augmentation et font attendre une certaine pression pour arriver à une harmonisation dans ce domaine.

Venons en à présent, à l'**étendue** du dommage qui est certainement influencée par la **nature** et la **quantité** des marchandises dangereuses impliquées. Un atout des prescriptions existantes est certainement le fait que l'on tienne compte de la nature des marchandises. Les Recommandations de l'ONU et les autres prescriptions ont créé dans ce domaine, un système réellement impressionnant de mesures en ce qui concerne les emballages de haute qualité, le choix et l'équipement des véhicules, la manutention et la surveillance adéquates, les informations détaillées concernant les marchandises concernées, la formation intensive, etc.

betrifft sowohl bauliche Maßnahmen (sichere Verkehrswege, sichere Tunnel, sichere Fahrzeuge etc.) als auch operative Maßnahmen (z.B. Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen). Die beiden ersten Typen von Ereignissen dienen jedoch auch als Grundlage für Maßnahmen, die zwar genereller Natur sind und für die Sicherheit aller Güterbeförderungen nützlich wären, die jedoch nur für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter verpflichtend vorgeschrieben werden. Als Beispiele können Vorschriften für eine höherwertige Fahrzeugausstattung und spezielle Ladungssicherung dienen.

Die meisten Maßnahmen solcher Art sind jedoch nicht in den internationalen sondern in den nationalen Regelungen enthalten. Rn. 10599 ADR bzw. Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 94/55/EG beschreiben genau, in welchem Ausmaß solche nationalen Vorschriften zulässig sind. Die wichtigsten Fälle sind zusätzliche Vorschriften oder der Sicherheit dienende Einschränkungen für Fahrzeuge, die bestimmte Kunstbauwerke wie Brücken oder Tunnel befahren, sowie Einschränkungen für den Verkehr der Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern an bestimmten Tagen der Woche oder des Jahres (Einschränkungen für bestimmte Tageszeiten sind nicht erwähnt, aber wohl auch zulässig). Die Rn. 10599 ADR sieht eine Meldepflicht an das ADR-Sekretariat in Genf vor. Anzahl und Umfang der bislang gemeldeten Regelungen, zu denen immer neue hinzustoßen, lassen erwarten, dass man einmal auf eine gewisse Vereinheitlichung drängen wird.

Kommen wir nun zum **Ausmaß** des Schadens. Dieses wird sicherlich durch **Art** und **Menge** der involvierten gefährlichen Güter beeinflusst. Was die Berücksichtigung der Art der Güter betrifft, so liegt hier sicherlich eine Stärke der bestehenden Vorschriften. Hier haben die UN-Empfehlungen und die sonstigen Regelungen ein wirklich eindrucksvolles System von Maßnahmen hinsichtlich qualitativ hochwertiger Umschließungen, der richtigen Auswahl und Ausstattung der Fahrzeuge, der entsprechenden Handhabung und Überwachung, der detaillierten Informationen für die jeweiligen Güter, der eingehenden Schulung usw. geschaffen.

En ce qui concerne cependant la quantité des marchandises transportées, elle n'a un rôle important que dans les cas où des exemptions sont prévues. Notamment, le marginal 10011 ADR qui crée des exemptions à de nombreuses dispositions est basé sur un tableau contenant la nature et la quantité des marchandises. Par ailleurs, la quantité n'a d'importance que pour certaines marchandises explosives des classes 1, 4.1 et 5.2 prévoyant une masse nette maximale admissible par unité de transport (marg. 11401, 41401, 52401). Uniquement pour la navigation intérieure, l'ADN<sup>9</sup> prévoit quelques rares matières qui ne sont pas des marchandises dangereuses selon l'ADR et le RID, mais le sont pour l'ADN lorsqu'elles sont transportées par navires-citernes. Les efforts comme ceux entrepris récemment p. ex. par les USA dans le Comité d'experts de l'ONU pour faire de la quantité des matières, un critère décisif p. ex. en ce qui concerne les règles de classification pour matières toxiques nouvellement harmonisées, ont toujours échoué jusqu'à maintenant. La raison en est probablement le fait que des matières considérées comme anodines de par leur nature, p. ex. farine, lait et sucre, pourraient être dangereuses pour l'environnement lorsqu'elles s'infiltrèrent, en grande quantité, dans les nappes phréatiques. Jusqu'où pourrait-on aller dans ces cas ?

Il va de soi que cet article n'a pas pu aller jusqu'au fond des choses. L'auteur espère néanmoins avoir fourni quelques informations et suggestions utiles pour une discussion.

Was allerdings die Menge der beförderten Güter betrifft, so spielt diese eigentlich nur bei den Ausnahmen eine wirklich bedeutende Rolle. Insbesondere die Rn. 10011 ADR, die von zahlreichen Bestimmungen ausnimmt, basiert auf einer nach Art und Menge der Güter geordneten Tabelle. Sonst spielt die Menge nur bei bestimmten (explosiven) Gütern der Klassen 1, 4.1 und 5.2 eine Rolle, wo es jeweils eine höchstzulässige Nettomasse je Beförderungseinheit gibt (Rn. 11401, 41401, 52401). Lediglich in der Binnenschifffahrt gemäß ADN<sup>9</sup> gibt es einige wenige Stoffe, die im ADR und RID keine gefährlichen Güter sind, im ADN jedoch sehr wohl, sofern sie in Tankschiffen befördert werden. Versuchen, wie zuletzt seitens der USA im UN-Expertenausschuss, die Menge z.B. bei den neuen harmonisierten Einstufungsregeln für giftige Stoffe ins Spiel zu bringen, wurde bislang stets eine Abfuhr erteilt. Der Grund liegt wohl vor allem darin, dass auch von ihrer Art her als ungefährlich beurteilte Stoffe wie z.B. Mehl, Milch und Zucker in entsprechender Menge in ein Gewässer eingebracht umweltgefährdend sein können. Wo läge da dann wohl die Grenze?

Naturgemäß konnte die Thematik nicht bis in tiefste Tiefen ausgelotet werden, der Verfasser hofft aber einige brauchbare Informationen und Anregungen zur Diskussion gegeben zu haben.

---

9

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (projet) ONU/CEE, Genève

Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) UN/ECE Genf.

## Jurisprudence

### Tribunal de grande instance de Laon

**Arrêt du 22 juin 1999**

**Faute de faire l'objet de dispositions particulières dans les RU CIM, la détermination de la juridiction compétente pour statuer sur les actions exercées par une compagnie de chemin de fer relève du droit commun. L'article 56 CIM s'applique exclusivement aux demandes contre les chemins de fer.**

Cf. article 56 CIM

Le Tribunal,

...

#### **Les faits :**

Selon une lettre de voiture CIM émise en avril 1997, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a pris en charge, à Anvers en Belgique, un conteneur citerne d'esoprene n° GPRU 195007/5 expédié par la Société GTS Multilogistics en vue de son transport ferroviaire jusqu'à Novara (Italie).

Lors d'un arrêt en gare de triage de Bruxelles, une odeur anormale est détectée.

Après que les pompiers soient intervenus, à la demande de la SNCB, celle-ci a laissé repartir le conteneur.

Le train a alors poursuivi son itinéraire jusqu'à ce qu'une odeur suspecte soit à nouveau détectée lors d'un arrêt en gare de Laon, ce qui a donné lieu à une nouvelle intervention des pompiers.

Des mesures ont été prises afin de parer à toute fuite éventuelle et le wagon a repris son voyage.

#### **Discussion :**

La Société TRW entend soulever *in limine litis* l'incompétence territoriale du Tribunal de grande instance de Laon.

Selon la SNCF, le Tribunal de grande instance de Laon, statuant en matière commerciale, serait compétent pour statuer son action à l'encontre de TRW en vertu de l'article 56 des RU CIM, c'est-à-dire des Règles uniformes concernant le contrat de transport

## Rechtsprechung

### Tribunal de grande instance de Laon

**Urteil vom 22. Juni 1999**

**Mangels besonderer Bestimmungen in den ER CIM wird das Gericht, das für die von einem Eisenbahnunternehmen erhobenen Klagen zuständig ist, nach dem gemeinen Recht bestimmt. Artikel 56 CIM findet ausschließlich bei Forderungen gegenüber den Eisenbahnen Anwendung.**

Vgl. Artikel 56 CIM

Das Gericht,

...

#### **Tatbestand:**

Entsprechend einem im April 1997 ausgestellten CIM-Frachtbrief übernahm die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (SNCB) einen von der Gesellschaft GTS Multilogistics versandten Esopren-Tankcontainer, GPRU-Nr. 195007/5, in Antwerpen (Belgien) zur Weiterbeförderung nach Novara (Italien).

Bei einem Halt im Rangierbahnhof von Brüssel wurde ein anormaler Geruch festgestellt.

Nachdem die Feuerwehr auf Anforderung der SNCB eingegriffen hatte, hat diese den Container zur Weiterbeförderung freigegeben.

Der Zug setzte daraufhin seine Fahrt fort, bis bei einem Halt im Bahnhof von Laon erneut ein anormaler Geruch, der zu einem erneuten Einsatz der Feuerwehr führte, festgestellt wurde.

Es wurden Maßnahmen ergriffen, um eine eventuelle Undichtigkeit zu verhindern, woraufhin der Zug seine Fahrt fortsetzte.

#### **Erwägungen:**

Die Gesellschaft TRW wendet *in limine litis* die Nichtzuständigkeit des Tribunal de grande instance de Laon ein.

Der SNCF zufolge ist das Tribunal de grande instance Laon als Gericht für Handelsachen, gemäß Artikel 56 der ER CIM, d. h. der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, welche den Anhang B des am

international ferroviaire des marchandises constituant l'Appendice B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires signée à Berne le 9 mai 1980.

Cet article dispose en son premier alinéa : "les actions judiciaires sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats et les actes de concession".

Cet article figure immédiatement après celui traitant de la détermination des chemins de fer qui peuvent être actionnés.

Il apparaît, à sa lecture, qu'il n'est applicable qu'aux actions exercées à l'encontre du chemin de fer dès qu'il vise les juridictions compétentes de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné.

Dans l'hypothèse où, comme en l'espèce, le défendeur n'est pas le chemin de fer, il ne saurait évidemment être question de chemin de fer actionné.

La SNCF étant la demanderesse, elle ne saurait être considérée comme chemin de fer actionné.

Il en résulte que l'article 56 des RU CIM est inapplicable à l'action exercée par les chemins de fer français à l'encontre de la Société TRW.

Faute de faire l'objet de dispositions particulières dans les RU CIM, la détermination de la juridiction compétente pour statuer sur les actions exercées par une compagnie de chemin de fer relève du droit commun.

...

S'agissant d'un litige opposant des ressortissants de différents Etats des Communautés européennes, le droit commun est constitué par la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale conclue entre les Etats des Communautés européennes.

...

En l'espèce, la SNCF, qui exerce à l'encontre de la Société TRW une action contractuelle, lui reproche d'avoir procédé de manière défectueuse au chargement du conteneur.

9. Mai 1980 in Bern unterzeichneten Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr bilden, zuständig, um über deren Klage gegen die TRW zu befinden.

Absatz 1 dieses Artikels sieht folgende Regelung vor: "Ist in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt, so können auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört".

Dieser Artikel steht unmittelbar nach jenem, der bestimmt, gegen welche Eisenbahnen Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

Aus diesem Artikel ergibt sich, dass er nur auf Ansprüche anwendbar ist, die gegen die Eisenbahn geltend gemacht werden, nachdem er auf die Gerichte des Staates verweist, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Für den Fall, dass wie hier der Beklagte nicht die Eisenbahn ist, kann natürlich auch nicht von einer in Anspruch genommenen Eisenbahn die Rede sein.

Da die SNCF die Klägerin ist, kann sie nicht als beklagte Eisenbahn betrachtet werden.

Daraus ergibt sich, dass Artikel 56 ER CIM keine Anwendung auf die von den Französischen Eisenbahnen gegen die Gesellschaft TRW erhobene Klage findet.

Mangels besonderer Bestimmungen in den ER CIM wird das für die von einem Eisenbahnunternehmen erhobenen Klagen zuständige Gericht nach dem gemeinen Recht bestimmt.

...

Da es sich um einen Streitfall zwischen Angehörigen verschiedener Staaten der Europäischen Gemeinschaften handelt, wird das gemeine Recht durch das zwischen den Staaten der Europäischen Gemeinschaften geschlossene Brüsseler Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968 gebildet.

...

Im vorliegenden Falle wirft die SNCF, die eine vertragliche Klage gegen die Gesellschaft TRW erhoben hat, dieser Gesellschaft vor, den Container mangelhaft beladen zu haben.



L'obligation, dont la violation est invoquée, est celle de procéder au chargement du conteneur et le lieu d'exécution de celle-ci<sup>1</sup> se situe en Belgique où a eu lieu l'expédition.

...

(Tiré du Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2826/1999, p. 895)

Die Verpflichtung, deren Verletzung behauptet wird, besteht darin, den Container zu beladen, und der Erfüllungsort dieser Verpflichtung<sup>1</sup> liegt in Belgien, von wo aus der Versand erfolgte.

...

(Aus: Bulletin des transports et de la logistique, Paris, Nr. 2826/1999, S. 895)

---

1

En matière contractuelle, l'article 5, § 1 de la Convention de Bruxelles 1968 désigne le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande doit être exécutée.

Bei Ansprüchen aus einem Vertrag bestimmt Artikel 5 § 1 des Brüsseler Übereinkommens von 1968 das Gericht des Ortes, an dem die Verpflichtung, auf deren Grundlage die Forderung beruht, zu erfüllen ist.

## Informations diverses

### International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)

*Londres, 21 janvier 2000*

La 7ème réunion du Groupe de liaison des autorités de surveillance ferroviaire a eu lieu, à Londres, le 21 janvier 2000. Il s'agit, en l'occurrence, d'une association, non institutionnalisée, d'organes de surveillance ferroviaire étatiques ayant pour but une information mutuelle ainsi qu'une concertation au sujet des contenus, méthodes et procédures de la surveillance ferroviaire tels qu'ils existent dans la pratique au niveau des divers Etats. Les autorités de surveillance ferroviaire des Etats suivants étaient représentées : Belgique, Allemagne, Autriche, Danemark, France, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse. L'OTIF était représentée par le Directeur général de l'Office central.

L'information donnée par un représentant de la nouvelle Direction générale "Transports et Energie" (TREN) de la Commission européenne sur les principaux points de la future politique de la nouvelle Commission en matière de technique et de sécurité ferroviaires a constitué l'objet principal de cette réunion.

Auparavant toutefois, le représentant du Railway Inspectorate de Norvège a exposé le déroulement et les causes présumées de l'accident ferroviaire qui s'est produit, début janvier 2000, entre Rena et Rudstad. Une discussion animée sur l'évitement de tels accidents a suivi cet exposé.

Le représentant de la DG TREN a ensuite présenté de manière détaillée les intentions et les futures activités de la Commission européenne en matière de politique ferroviaire, y compris en ce qui concerne la politique en matière de sécurité. C'est dans l'optique de la discussion, prévue le 16 février à Bruxelles, des résultats d'une expertise sur la sécurité commanditée par la Commission européenne ainsi que de la réunion, le 17 février, du Comité institué par l'article 21 de la Directive 96/48/CE que l'ILGGRI avait souhaité être informé à ce sujet. La discussion qui a suivi a porté sur le flux d'information Commission → ILGGRI, la "Philosophie" en matière de sécurité de la Commission, et la nécessité, voir l'inutilité de réglementations européennes dans, p. ex., le domaine de l'examen d'un accident.

## Sonstige Informationen

### International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI)

*London, 21. Januar 2000*

Am 21. Januar 2000 fand in London die 7. Zusammenkunft der Verbindungsgruppe der Eisenbahnaufsichtsbehörden statt. Es handelt sich dabei um einen nicht institutionalisierten Zusammenschluss staatlicher Eisenbahnaufsichtsorgane mit dem Ziel der gegenseitigen Information sowie der Abstimmung der in den einzelnen Staaten praktizierten Inhalte, Methoden und Verfahren der Eisenbahnaufsicht. Vertreten waren die Eisenbahnaufsichtsbehörden Belgiens, Deutschlands, Österreichs, Dänemarks, Frankreichs, Irlands, Italiens, Norwegens, der Niederlande, des Vereinigten Königreichs und der Schweiz. Die OTIF war durch den Generaldirektor des Zentralamtes vertreten.

Hauptzweck dieser Tagung war die Unterrichtung durch einen Vertreter der neuen Generaldirektion „Transport und Energie“ (TREN) der Europäischen Kommission über die Schwerpunkte der künftigen Politik der neuen Kommission, insbesondere auf dem Gebiet der Eisenbahntechnik und -sicherheit.

Zunächst berichtete jedoch der Vertreter des Norwegischen Railway Inspectorate über Ablauf und vermutliche Ursachen des Eisenbahnunglücks zwischen Rena und Rudstad Anfang Januar 2000. Eine lebhafte Diskussion über die Vermeidbarkeit solcher Unfälle schloss sich an.

Anschließend legte der Vertreter der GD TREN ausführlich die Vorhaben und künftigen Aktivitäten der Europäischen Kommission auf dem Gebiet der Eisenbahnpolitik, einschließlich der Sicherheitspolitik dar. Die ILGGRI hatte um diese Informationen insbesondere im Hinblick auf die für den 16. Februar vorgesehene Diskussion der Ergebnisse eines von der Kommission in Auftrag gegebenen Sicherheitsgutachtens in Brüssel sowie im Hinblick auf die Tagung des Ausschusses nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG am 17. Februar gebeten. Die anschließende Diskussion befasste sich mit Fragen des Informationsflusses Kommission → ILGGRI, der Sicherheits-, „Philosophie“ der Kommission und den Notwendigkeiten bzw. Entbehrlichkeiten europäischer Regelungen z. B. auf dem Gebiet der Unfalluntersuchung.

La question du rapport entre les réglementations de l'OTIF (Annexes 1-8 des RU APTU ainsi que les RU ATMF) et la nouvelle proposition de directive de la Commission relative à l'interopérabilité en transport ferroviaire dit conventionnel n'a pas été abordée.

Das Verhältnis der OTIF-Regelungen (Anlagen 1-8 zu den ER APTU sowie die ER ATMF) zum neuesten Richtlinienvorschlag der Kommission betreffend die Interoperabilität im sogenannten konventionellen Eisenbahnverkehr wurde nicht erörtert.

## Bibliographie

**Frohnmeier Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs),** *EG Verkehrsrecht* (Droit communautaire des transports), Editions C.H. Beck, 2000, environ 750 pages, DM 498.00, ISBN 3-406-45255-8

Ce commentaire entièrement nouveau, qui vient de paraître sous forme de feuillets mobiles, avec état au mois de juillet 1999, comble une importante lacune des publications juridiques allemandes. Au cours des dernières décennies, le volume de nouvelles normes juridiques adoptées au sein de l'Union européenne est devenu tellement important qu'il est pratiquement impossible de toutes les connaître. Comme le soulignent les éditeurs, environ 600 actes juridiques ont été adoptés dans le cadre de la politique commune des transports, auxquels s'ajoutent encore 300 autres qui certes relèvent d'autres domaines politiques, comme p. ex. du droit de la concurrence, de l'harmonisation juridique ou de la politique de l'environnement, mais qui concernent exclusivement ou principalement le domaine des transports.

Les éditeurs ont, par conséquent, été contraints de faire un choix et de limiter leur commentaire. Pour ce faire, ils se sont basés sur deux critères, à savoir d'une part l'importance pratique de différentes normes juridiques qui doivent être appliquées en politique des transports et d'autre part la nécessité de disposer, au-delà du simple texte des dispositions, d'explications juridiques permettant une meilleure compréhension. Pour cette raison, des actes juridiques intéressants, mais sans grande portée pratique, ainsi que des actes juridiques, certes importants du point de vue de la politique des transports, mais ne nécessitant pratiquement pas d'explication juridique, n'ont pas été traités dans ce commentaire. Sur la base de ces considérations environ 70 règlements et directives ont été commentés.

En raison du grand nombre de textes existants, les éditeurs ont dû renoncer à reproduire les textes normatifs proprement dits. Il n'est cependant pas trop difficile de se procurer ces textes, qui sont en partie disponibles sur Internet.

Nonobstant la participation de plus de 30 auteurs, dont chacun est un expert chevronné dans le domaine juridique qu'il traite, la tâche difficile de conserver au commentaire une structure à peu près uniforme, a été étonnamment bien maîtrisée. Il convient néanmoins de constater que pour toutes sortes de raisons, les différents sujets ont été traités d'une manière et d'une profondeur inégales.

Les actes juridiques commentés sont traités en cinq groupes, conformément aux buts particulièrement importants du Traité de la CE en matière de politique des transports : marché intérieur dans le domaine des transports, politique sociale et politique des transports, protection de l'environnement, sécurité des transports et finalement infrastructure. Le tout est précédé d'un chapitre traitant les bases de la politique commune des transports. Dans le cadre

## Bücherschau

**Frohnmeier , Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.),** *EG Verkehrsrecht*, Verlag C. H. Beck, 2000, rund 750 Seiten, DM 498.00, ISBN 3-406-45255-8

Der soeben erschienene, völlig neue Kommentar in Loseblattform nach dem Stand vom Juli 1999 füllt eine bedeutende Lücke in der deutschen Rechtsliteratur. In den vergangenen Jahrzehnten ist der Bestand an neuen Rechtsnormen in der Europäischen Union ungeheuer angewachsen und nahezu unübersehbar geworden. Wie die Herausgeber unterstreichen, wurden im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik rund 600 Rechtsakte verabschiedet, zu denen noch weitere 300 kommen, die zwar anderen Politikbereichen, wie z.B. dem Wettbewerbsrecht, der Rechtsangleichung oder der Umweltpolitik, zuzurechnen sind, aber ausschließlich oder überwiegend den Verkehr betreffen.

Die Herausgeber waren daher gezwungen, eine Auswahl aus der Fülle des Materials zu treffen und haben sich dabei an zwei Kriterien orientiert: Einerseits der Wichtigkeit verschiedener Rechtsnormen für die verkehrspolitische Praxis und andererseits der Notwendigkeit, über den bloßen Text der Vorschriften hinaus über juristische Erläuterungen zum besseren Verständnis zu verfügen. Juristisch interessante Rechtsakte ohne allzu große praktische Tragweite und Rechtsakte, die zwar verkehrspolitisch bedeutsam sind, aber kaum einer juristischen Erläuterung bedürfen, wurden daher in den Kommentar nicht aufgenommen. An Hand dieser Überlegungen werden rund 70 Verordnungen und Richtlinien erläutert.

Auf einen Abdruck der eigentlichen Gesetzestexte mußte wegen der Fülle des Materials verzichtet werden, doch sind diese Texte nicht allzu schwer und zum Teil auch über Internet zugänglich.

Die schwierige Aufgabe, ungeachtet des Mitwirkens von über 30 Autoren, von denen jeder ein hervorragender Fachmann in dem von ihm behandelten Rechtsgebiet ist, einen einigermaßen einheitlichen Aufbau des Kommentars zu wahren, ist erstaunlich gut gelungen. Dennoch muß man feststellen, dass aus den verschiedensten Gründen die einzelnen Themen in unterschiedlicher Form und Intensität abgehandelt werden.

Die kommentierten Rechtsakte werden in fünf Gruppen, entsprechend den für die Verkehrspolitik besonders wichtigen Zielen des EG-Vertrages, behandelt: Binnenmarkt im Verkehr, Sozialpolitik und Verkehrspolitik, Umweltschutz, Verkehrssicherheit und schließlich Infrastruktur. Vorangestellt ist ein Kapitel, das die Grundzüge der gemeinsamen Verkehrspolitik behandelt. Im Rahmen der vorgenannten besonders wichtigen Ziele

des buts particulièrement importants susmentionnés, les différents actes juridiques ont été classés selon les modes de transport (route, rail, navigation intérieure, navigation maritime et navigation aérienne). La plupart des règlements, directives et décisions concernent toujours un mode de transport précis.

Dans le cas de certains sujets et actes juridiques concernant la politique commune des transports, le commentaire a toutefois plutôt le caractère d'une présentation sous forme d'essai des idées de base des domaines concernés. Cela est par exemple le cas au chiffre 46 de la présentation, sous lequel sont exposées les lignes directrices de la Communauté en ce qui concerne les aides d'Etats dans le domaine du transport maritime, au chiffre 76 concernant le développement des prescriptions de la CE relatives aux émissions des véhicules à moteur, au chiffre 86 concernant le droit communautaire dérivé dans le domaine du transport aérien et de la protection de l'environnement ainsi qu'au chiffre 91 concernant l'harmonisation des prescriptions techniques relatives aux véhicules à moteur. La Directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse occupe elle aussi une place particulière, étant donné que l'on ne dispose quasiment ni d'expériences pratiques dans ce domaine ni de décisions judiciaires ou autres et que le commentaire se réfère, à de nombreux endroits, aux considérations sur lesquelles est basée cette directive. Il convient par ailleurs de noter que dans le cas de deux chiffres de la présentation, à savoir le chiffre 13 concernant la Directive 96/53/CE du Conseil relative à la détermination des dimensions maximales autorisées pour certains types de véhicules à moteur et le chiffre 76 déjà mentionné concernant le développement des prescriptions de la CE relatives aux émissions des véhicules à moteur, le commentaire n'existe qu'en anglais, ce qui est expliqué dans une note de bas de page par des "raisons de style". Ceci est certes inhabituel, mais ne diminue pas la valeur pratique du commentaire.

Les chiffres suivants de la présentation sont d'un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin, à savoir :

le commentaire du Règlement n° 1017/68/CEE portant application des règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, le Règlement n° 1191/69/CEE relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable et le Règlement n° 1107/70/CEE relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (ch. 2-4 de la présentation). Dans ce commentaire sont surtout présentées et commentées en détail la jurisprudence (p. ex. les arrêts Euro Night Services, Tunnel sous la Manche) et différentes décisions de la Commission. Les chiffres 21 à 23 de la présentation traitent l'importante Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires ainsi que les Directives 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires et 95/19/CE concernant la répartition des capacités

wurden die einzelnen Rechtsakte nach Verkehrsträgern geordnet (Straßenverkehr, Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Luftverkehr). Nach wie vor betreffen die meisten Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen jeweils nur einen bestimmten Verkehrsträger.

Bei einzelnen Themen und Rechtsakten zur gemeinsamen Verkehrspolitik hat die Kommentierung allerdings eher den Charakter einer aufsatzartigen Darstellung der Grundgedanken der betreffenden Sachgebiete. Dies ist beispielsweise der Fall in Ziffer 46 der Gliederung, in der die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr dargestellt werden, in Ziffer 76 betreffend die Entwicklung der EG-Vorschriften über Kraftfahrzeug-Emissionen, in Ziffer 86 betreffend sekundäres Gemeinschaftsrecht im Bereich Luftverkehr und Umwelt sowie in Ziffer 91 betreffend die Harmonisierung kraftfahrzeugtechnischer Vorschriften. Eine Sonderstellung nimmt auch die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ein, da hier kaum praktische Erfahrungen und schon gar keine gerichtlichen oder sonstigen Entscheidungen vorliegen und sich der Kommentar vielfach auf die der Richtlinie zugrundeliegenden Überlegungen bezieht. Festzuhalten ist ferner, dass bei zwei Gliederungsziffern, nämlich der Ziffer 13 betreffend die Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge und der bereits erwähnten Ziffer 76 über die Entwicklung der EG-Vorschriften über Kraftfahrzeugemissionen, die Kommentierung lediglich in Englisch erfolgt, was in einer Fußnote mit „stilistischen Gründen“ erklärt wird. Dies ist zwar ungewöhnlich, beeinträchtigt aber nicht den praktischen Gebrauchswert des Kommentars.

Von besonderem Interesse für die Leser dieser Zeitschrift sind unter anderem die folgenden Ziffern der Gliederung:

Die Kommentierung der Verordnung Nr. 1017/68/EWG über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, der Verordnung Nr. 1191/69/EWG über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs und der Verordnung Nr. 1107/70/EWG über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (Ziff. 2-4 der Gliederung). In dieser Kommentierung werden vor allem die Judikatur (z. B. die Urteile Euro Night Services, Ärmelkanaltunnel) und verschiedene Entscheidungen der Kommission eingehend dargestellt und ausführlich kommentiert. Die Ziffern 21 bis 23 der Gliederung behandeln die wichtige Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie die eng damit verbundenen Richtlinien 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrweg-

d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, toutes deux étroitement liées à la première. Dans ce contexte, il est fait état en détail des motivations politiques, de l'historique de ces Directives et de leur transposition dans les Etats membres.

Les chiffres 116 à 119 de la présentation traitent également plutôt sous forme d'un exposé général que d'un commentaire juridique du droit de transport des marchandises dangereuses de la CE (Directive-cadre ADR et Directive-cadre RID) ainsi que les Directives relatives aux contrôles des marchandises dangereuses et à la nomination et aux qualifications professionnelles des conseillers à la sécurité. La structure de ces chiffres de la présentation est assez uniforme, à savoir pour chacune des Directives :

- introduction dans le concept de base de la Directive,
- principal contenu de la Directive,
- transposition de la Directive en Allemagne et, le cas échéant, dans d'autres Etats membres et finalement
- besoins de réformes (étant constaté qu'en ce qui concerne le RID, celui-ci est actuellement en train d'être entièrement restructuré et modifié également du point de vue juridique).

Dans le domaine des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses, le commentaire comporte un résumé et une présentation bien ordonnés qui peuvent contribuer à ôter de ce domaine juridique le caractère d'une science familière connue seulement par quelques initiés qui lui a jusqu'ici toujours été attribuée. Cela pourrait éventuellement conduire à ce qu'à l'avenir, des juristes s'occupent eux aussi davantage de ce domaine juridique particulièrement important pour nos sociétés et qu'ils ne laissent pas seuls aux techniciens le soin de s'en occuper.

La publication sous forme de feuillets mobiles permettra de mettre ce commentaire à jour régulièrement et de le compléter en y introduisant des dispositions juridiques qui n'ont jusqu'alors pas encore été commentées. Les éditeurs sont tout à fait conscients de cette nécessité et attirent l'attention dans leur préface sur des directives et des règlements qui devront encore faire l'objet de commentaires.

Comme cela a déjà été mentionné plus haut, la tentative de commenter le droit dérivé des Communautés européennes dans le domaine du transport, signifie que l'on pénètre sur un terrain inconnu. Il convient de vivement remercier les éditeurs de leur courage, de leur travail et de leurs efforts. Ce commentaire s'adresse aux avocats, aux administrations, aux grandes entreprises de transport et aux entreprises industrielles et doit figurer dans toute bibliothèque spécialisée digne de ce nom.

**Herber Rolf**, *Seehandelsrecht - Systematische Darstellung* (Droit commercial maritime - Présentation systématique), Editions Walter de Gruyter, Berlin, New York, 1999;

kapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten. Dabei wird ausführlich auf die zugrundeliegenden politischen Erwägungen, die Entstehungsgeschichte dieser Richtlinien und ihre Umsetzung in den Mitgliedstaaten eingegangen.

Ebenfalls eher in Form einer allgemeinen Darstellung als einer juristischen Kommentierung befassen sich die Ziffern 116 bis 119 der Gliederung mit dem „Gefahrgutrecht“ der EG (Rahmenrichtlinie ADR und Rahmenrichtlinie RID) sowie den Richtlinien über die Gefahrgutkontrollen und die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern. Der Aufbau dieser Ziffern der Gliederung ist relativ einheitlich und zwar:

- Einführung in das Grundkonzept der jeweiligen Richtlinie,
- wesentlicher Inhalt der Richtlinie,
- Umsetzung der Richtlinie in Deutschland und allenfalls in anderen Mitgliedstaaten und schließlich
- Reformbedarf (wobei hinsichtlich des RID festgestellt wird, dass dieses derzeit völlig neu gegliedert und auch in rechtlicher Hinsicht grundlegend umgestaltet wird).

Im Bereich der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter enthält der Kommentar somit eine übersichtliche Zusammenfassung und Darstellung, die dazu beitragen kann, diesem Rechtsbereich den Charakter einer Arkanwissenschaft zu nehmen, der ihr bisher stets zugeschrieben wurde. Vielleicht kann dies dazu führen, dass sich in Zukunft auch Juristen stärker dieses gesellschaftspolitisch außerordentlich wichtigen Rechtsbereiches annehmen und das Feld nicht ausschließlich Technikern überlassen.

Die Herausgabe des Kommentars in Loseblatt-Form wird es erlauben, ihn in angemessenen Zeitabständen durch Ergänzungslieferungen auf den neuesten Stand zu bringen und auch zu erweitern, in dem bisher noch nicht kommentierte Rechtsvorschriften aufgenommen werden. Die Herausgeber sind sich dieser Notwendigkeit durchaus bewusst und weisen in ihrem Vorwort bereits auf Richtlinien und Verordnungen hin, auf deren Kommentierung noch gewartet wird.

Wie bereits eingangs erwähnt, wird mit dem Versuch, das Sekundärrecht der Europäischen Gemeinschaften auf dem Gebiete des Verkehrs zu kommentieren, Neuland betreten. Den Herausgebern ist für ihren Mut, ihre Leistung und ihre Mühe außerordentlich zu danken. Der Kommentar wendet sich an Rechtsanwälte, Verwaltungsbehörden, große Verkehrsunternehmen und Unternehmen der Industrie und ist aus keiner Fachbibliothek, die diesen Namen verdienen will, wegzudenken.

**Herber, Rolf**, *Seehandelsrecht - Systematische Darstellung*; Verlag Walter de Gruyter, Berlin, New York, 1999; XXVII, 459 Seiten

XXVII, 459 pages

La révision de la COTIF achevée à Vilnius en 1999 avait entre autres pour but d'harmoniser les Règles uniformes avec le droit des autres modes de transport (cf. rapport de l'Office central relatif à la révision, Bulletin 5/1999, p. 292/293 et p. 361). La nouvelle teneur de la CIM s'inspire, à différents endroits, de la CMR applicable au transport des marchandises par route et des Règles de Hambourg relatives au droit de transport maritime des marchandises; la nouvelle CIV prévoit maintenant elle-aussi, dans le cadre du transport des voyageurs, le "transporteur substitué" - à l'instar de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Cette évolution montre à nouveau que le juriste spécialisé en droit ferroviaire ne peut plus, aujourd'hui, se contenter de connaître le droit applicable à son mode de transport. Il fait bien de s'intéresser également aux droits particuliers des autres modes de transport, notamment lorsqu'il s'agit d'ancrer dans la pratique ferroviaire des institutions juridiques reprises de ces modes de transport dans le droit ferroviaire, comme cela est le cas pour le transporteur substitué.

L'oeuvre "Droit commercial maritime" de Herber, qui vient de paraître, offre une excellente occasion de prendre connaissance de la matière spécifique du droit maritime. Son but est de fournir une introduction moderne au droit commercial maritime allemand et de donner une information générale sur le système et les principaux contenus du droit commercial maritime, tout en se limitant strictement au principal (extrait de la préface).

La présentation de l'oeuvre est claire. Sa structure et sa terminologie sont basées sur le Code de commerce en vigueur. Le chapitre premier présente les bases du droit commercial maritime, à savoir la définition, la structure et les particularités du droit maritime ainsi que la délimitation du droit maritime et du droit relatif à la navigation intérieure, en outre l'histoire et les sources juridiques du droit maritime ainsi que l'importance de l'uniformisation juridique internationale pour le droit maritime; à la fin de ce chapitre, Herber fournit quelques indications informatives sur le droit maritime d'autres pays ainsi que sur la littérature. Le chapitre 2 traite des conditions-cadres de droit public du trafic maritime, sous forme du droit international public maritime et du droit administratif maritime; l'auteur attire par ailleurs l'attention sur l'influence croissante du droit européen sous forme du droit de l'UE relatif aux cartels et du droit relatif aux aides sur le droit commercial maritime. Ces tendances sont également bien connues par le juriste spécialisé dans le domaine ferroviaire.

Dans le chapitre 3 suivent des explications quant au "navire": le terme de navire maritime est défini. Par ailleurs sont présentés le droit relatif aux pavillons, le registre des navires, le droit relatif au droit réel du navire ainsi que l'exécution forcée et la saisie. Le chapitre 4 est consacré à l'armateur et à ses auxiliaires, à savoir du capitaine jusqu'aux courtiers maritimes, agents maritimes, entreprises de transbordement à quai, chantiers navals et transitaires maritimes, en passant par le marin et le pilote.

Die 1999 in Vilnius abgeschlossene COTIF-Revision hatte unter anderem eine Harmonisierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften mit dem Recht anderer Verkehrsträger zum Ziel (vgl. Bericht des Zentralamts über die Revision, Zeitschrift 5/1999, S. 292/293 und S. 361): Die Neufassung der CIM orientiert sich an manchen Stellen an der für den internationalen Straßengüterverkehr geltenden CMR und an den Hamburg-Regeln zum internationalen Seefrachtrecht; die neue CIV kennt nunmehr auch bei der Beförderung von Reisenden den "ausführenden Beförderer" – in Anlehnung an das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Diese Entwicklung zeigt erneut, dass der Eisenbahnjurist sich heute nicht mehr darauf beschränken kann, das Recht seines Verkehrsträgers zu kennen. Er tut gut daran, den Blick auch auf die Sonderrechte der anderen Verkehrsträger zu richten, insbesondere wenn es gilt, von dort in das Eisenbahnrecht übernommene Rechtsinstitute wie etwa den ausführenden Frachtführer nun auch in der Eisenbahnpraxis zu verankern.

Eine hervorragende Gelegenheit, die Spezialmaterie des Seerechts kennenzulernen, bietet das kürzlich erschienene Werk "Seehandelsrecht" von Herber. Sein Anliegen ist es, unter straffer Beschränkung auf das Wesentliche eine moderne Einführung in das deutsche Seehandelsrecht zu geben und eine Orientierung über das System und die wesentlichen Inhalte des Seehandelsrechts zu vermitteln (aus dem Vorwort).

Das Werk ist klar und übersichtlich gegliedert und hält sich in Aufbau und Terminologie an das geltende Handelsgesetzbuch. Im ersten Kapitel werden die Grundlagen des Seehandelsrechts dargestellt, namentlich Begriff, Gliederung und Eigenarten des Seerechts sowie die Abgrenzung von See- und Binnenschiffahrtsrecht, außerdem Geschichte und Rechtsquellen des Seerechts sowie die Bedeutung der internationalen Rechtsvereinheitlichung für das Seerecht; am Schluss dieses Kapitels gibt Herber einige informative Hinweise auf ausländisches Seerecht und auf die Literatur. Das Kapitel 2 behandelt die öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen des Seeverkehrs in Gestalt des Seevölkerrechts und des Seeverwaltungsrechts; außerdem weist der Autor auf den zunehmenden Einfluss hin, den das europäische Recht in Gestalt des EU-Kartellrechts und des Beihilferechts auf das Seehandelsrecht ausübt. Diese Tendenzen sind auch dem Eisenbahnjuristen wohl vertraut.

Im Kapitel 3 folgen Ausführungen zum "Schiff"; der Begriff des Seeschiffs wird definiert, außerdem werden Flaggenrecht, Schiffsregister, Schiffssachenrecht sowie Zwangsvollstreckung und Arrest in Seeschiffe vorgestellt. Das Kapitel 4 ist dem Reeder und seinen Hilfspersonen gewidmet: Vom Kapitän über die Schiffsbesatzung und den Lotsen bis hin zu Schiffsmaklern, Schiffsgagenten, Kaiumschlagsbetrieben, Werften und Seehafenspediteuren.

Le chapitre 5 traite d'une spécialité du droit maritime, à savoir la responsabilité extracontractuelle et la limitation de la responsabilité, y compris la procédure de répartition selon le droit maritime. L'auteur attire l'attention sur le fait important qu'un armateur peut être responsable en vertu de la loi relative à la responsabilité du fait des produits sur la base de la Directive de l'UE y relative des dommages causés à un tiers en raison d'un défaut du navire (p. 184). Des effets juridiques similaires sont à examiner dans le domaine ferroviaire en ce qui concerne les loueurs de véhicules, lorsque ces véhicules ont été introduits sur le territoire de l'UE à des fins de location.

Le chapitre 6 est consacré au principal point du droit maritime privé, le droit de fret maritime. Tout d'abord sont expliqués le terme et les différents types de droit de fret maritime. Ensuite sont présentées les personnes participant au contrat de fret maritime. Outre le contrat d'affrètement partiel et la convention de tonnage, sont traités les documents du droit de fret maritime (connaissance et charte-partie) ainsi que la responsabilité du fréteur en vertu du contrat de fret maritime. Ce chapitre est conclu par une présentation détaillée du transport multimodal.

Le chapitre 7 traite du contrat de transport des passagers et de son intégration dans les contrats de voyages organisés, à savoir dans le cas de croisières. Le chapitre 8 comporte des explications relatives aux cas de détresse (avarie commune, collision de navires, actes d'assistance et de sauvetage). Le chapitre 9 relatif au droit international privé et le chapitre 10 concernant les domaines juridiques connexes au droit commercial maritime (assurance maritime, achat outre-mer et droit de procédure maritime) complètent cette oeuvre.

Chaque partie est précédée d'un aperçu détaillé de bibliographie actuelle en ce qui concerne le sujet respectif, permettant au lecteur d'approfondir, le cas échéant, certaines questions.

L'on peut constater, d'une manière générale, que Herber est parvenu à fournir au lecteur un aperçu détaillé du droit maritime en vigueur et de répondre clairement à des questions juridiques importantes qui se posent régulièrement. La lecture de cette oeuvre peut également sans réserve être recommandée au lecteur qui n'est pas spécialisé en matière de droit maritime.

(Dr R. Freise)

**Koller Ingo**, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport* (Droit de transport, commentaire sur les com-

missions de transport et le transport des marchandises), 4ème édition entièrement remaniée, C. H. Beck, Munich 2000, XXVI, 1397 pages, ISBN 3-406-44861-5

La 4ème édition du commentaire éprouvé de Ingo Koller sur

Kapitel 5 behandelt eine Spezialität des Seerechts: Die außervertragliche Haftung und Haftungsbeschränkung einschließlich des seerechtlichen Verteilungsverfahrens. Bedeutsam ist der Hinweis, dass auch ein Reeder nach dem Produkthaftungsgesetz auf der Grundlage der Produkthaftungs-Richtlinie der EU für Schäden verantwortlich sein kann, die anderen durch einen Fehler des Schiffs entstehen (S. 184). Vergleichbare Rechtswirkungen sind auf dem Eisenbahnsektor für die Vermieter von Fahrzeugen zu prüfen, wenn die Fahrzeuge zum Zwecke der Vermietung in das Gebiet der EU eingeführt worden sind.

Das Kapitel 6 widmet sich dem Schwerpunkt des privaten Seerechts, dem Seefrachtrecht. Zunächst werden Begriff und Arten des Seefrachtrechts erläutert und sodann die am Seefrachtvertrag beteiligten Personen vorgestellt. Nach Raumsfrachtvertrag und Stückgutfrachtvertrag werden die Dokumente des Seefrachtrechts (Konnossement und Charterpartie) behandelt, außerdem die Haftung des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag. Den Schluss dieses Kapitels bildet ein ausführlicher Exkurs über den multimodalen Transport.

Kapitel 7 befasst sich mit dem Passagierbeförderungsvertrag und seiner Einbettung in Reiseveranstaltungsverträge, namentlich bei Kreuzfahrten. In Kapitel 8 schließen sich Ausführungen über Reisenotlagen an (Große Haverei, Zusammenstoß von Seeschiffen sowie Bergung und Hilfeleistung). Kapitel 9 über das internationale Privatrecht und Kapitel 10 über einzelne dem Seehandelsrecht benachbarte Rechtsgebiete (Seeversicherung, Überseeekauf und Seeprozessrecht) runden das Werk ab.

Jedem Abschnitt ist eine ausführliche Übersicht der aktuellen Literatur zu dem jeweiligen Thema vorangestellt, so dass der Leser einzelne Fragen bei Bedarf gezielt vertiefen kann.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass es Herber gelungen ist, dem Leser eine umfassende Übersicht über das geltende Seerecht zu geben und wesentliche, immer wieder auftauchende Rechtsfragen eindeutig zu beantworten. Auch dem seerechtlich nicht versierten Leser kann die Lektüre des Buchs uneingeschränkt empfohlen werden.

(Dr. R. Freise)

**Koller, Ingo**, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport* 4., völlig neu bearbeitete Auflage, C. H. Beck,

München 2000, XXVI, 1397 Seiten ISBN 3-406-44861-5

Die 4. Auflage des bewährten Kommentars zum Transport-



le droit de transport a été entièrement remaniée et restructurée afin de tenir compte de la loi allemande réformant le droit de transport, entrée en vigueur le 1er juillet 1998, avec laquelle ont été abrogés le règlement relatif aux transports par route (Kraftverkehrsordnung), le tarif applicable aux transports de déménagements par route (Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr) ainsi que des parties de la loi relative aux transports des marchandises par route (Güterkraftverkehrsgesetz), du règlement relatif aux transports par chemin de fer (Eisenbahn-Verkehrsordnung) et de la loi relative à la navigation intérieure (Binnenschiffahrtsgesetz).

La jurisprudence et la doctrine ont été prises en compte avec état au mois d'août 1999.

Le commentaire se divise en une partie A, transports nationaux allemands et commission de transport, et en une partie B, transports transfrontaliers, auxquelles s'ajoute encore un bref appendice sous forme de partie C, dans lequel est rendu, sans commentaire, le projet du Ministère fédéral de la Justice portant sur un règlement relatif aux temps de chargement et de déchargement ainsi qu'aux indemnités de stationnement en navigation intérieure avec état au 7 juillet 1999.

L'important remaniement du droit de transport routier et ferroviaire allemand, du droit relatif à la navigation intérieure, du transport multimodal et du droit relatif aux commissions de transport par la loi réformant le droit de transport a soulevé une quantité de questions juridiques, que l'auteur s'efforce de résoudre en tenant compte de la jurisprudence et de la doctrine relatives au droit de transport en vigueur. En raison du fait que la loi réformant le droit de transport n'a toutefois pas pu entièrement éliminer l'éclatement du droit de transport et que le droit applicable dépend toujours, en partie, du parcours et du moyen de transport utilisés pour le transport de la marchandise, l'introduction du commentaire comporte cinq questions de test et un schéma des fondements des actions, afin de pouvoir déterminer le droit applicable.

Le commentaire tient compte du fait que le nouveau droit de transport des marchandises allemand se base, dans une large mesure, sur la CMR et que la conception dans le domaine du droit relatif à la commission de transport vise à établir, en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages causés à un objet confié, un parallélisme avec le droit de transport des marchandises. Outre les dispositions des §§ 407 à 466 du Code de commerce (HGB) relatives au droit de transport des marchandises et aux activités de commission de transport, le commentaire traite la loi relative à la navigation intérieure, les dispositions restantes de la loi relative aux transports de marchandises par route (Güterkraftverkehrsgesetz) ainsi que les nouvelles versions des Conditions générales que l'entrée en vigueur de la loi réformant le droit de transport a rendues nécessaires et possibles. Le chapitre traitant du transport en trafic international aérien conformément à la Convention de Varsovie dans la teneur de 1929 et dans la teneur de La Haye de 1955 ainsi que conformément à la Convention

recht von Ingo Koller wurde völlig neu überarbeitet und gegliedert, um dem am 1. Juli 1998 in Kraft getretenen deutschen Transportrechtsreformgesetz Rechnung zu tragen, mit dem die Kraftverkehrsordnung, der Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr sowie Teile des Güterkraftverkehrsgesetzes, der Eisenbahnverkehrsordnung und des Binnenschiffahrtsgesetzes aufgehoben wurden.

Die Rechtsprechung und Literatur sind mit Stand vom August 1999 berücksichtigt.

Der Kommentar gliedert sich in Teil A, innerdeutsche Transporte und Spedition, und Teil B, grenzüberschreitende Transporte, wozu noch als Teil C ein kurzer Anhang kommt, in dem unkommentiert der Entwurf des Bundesjustizministeriums für eine Verordnung über die Lade- und Löscheziten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt mit Stand vom 7. Juli 1999 wiedergegeben wird.

Die weitreichende Neuordnung des innerdeutschen Straßen- und Eisenbahnbeförderungsrechts, des Rechts der Binnenschiffahrt, des multimodalen Transports und des Speditonsrechts durch das Transportrechtsreformgesetz hat eine Fülle von Rechtsfragen aufgeworfen, die der Autor unter Berücksichtigung der Rechtsprechung und Literatur zum bisherigen Transportrecht zu lösen bestrebt ist. Da das Transportrechtsreformgesetz jedoch die Zersplitterung des Transportrechts nicht völlig beseitigen konnte und das anzuwendende Recht nach wie vor teilweise davon abhängig ist, auf welcher Strecke und mit welchem Beförderungsmittel das Gut befördert werden soll, enthält die Einleitung des Kommentars fünf Testfragen und ein Schema der wesentlichen Anspruchsgrundlagen, um das anwendbare Recht ermitteln zu können.

Der Kommentar berücksichtigt, dass sich das neue deutsche Frachtrecht weitgehend an die CMR anlehnt und dass die Konzeption im Bereich des Speditonsrechts einen Gleichlauf mit dem Frachtrecht in Bezug auf die Obhuthaftung herstellen will. Außer den Bestimmungen der §§ 407 bis 466 HGB zum Frachtrecht und zum Speditonsgeschäft behandelt der Kommentar noch das Binnenschiffahrtsgesetz, die verbleibenden Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie die neuen Fassungen der allgemeinen Geschäftsbedingungen, die das Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes notwendig und möglich gemacht hat. Neu ist der Abschnitt über die Beförderung im internationalen Luftverkehr nach dem Warschauer Abkommen in der Fassung 1929 und in der Fassung von Den Haag 1955 sowie nach dem Zusatzabkommen von Guadalajara und den Montrealer Zusatzprotokollen Nr. 1, 2 und 4. Ein Abkürzungsverzeichnis und ein umfassendes Sachregister erleichtern die Anwendung des Werkes. Dazu kommt eine Schnellübersicht über wichtige Stichwörter in

additionnelle de Guadalajara et aux Protocoles additionnels de Montréal n° 1, 2 et 4 a été nouvellement introduit. Un index des abréviations et un index détaillé facilitent l'utilisation de l'ouvrage. S'y ajoute un aperçu rapide des principaux termes établi par ordre alphabétique, ce dernier se trouvant sur la reliure même.

Les arguments de Koller, en ce qui concerne la question de savoir si et dans quelle mesure les règles générales du droit relatif à l'inexécution/l'exécution défectueuse selon le Code civil (BGB) sont supplantées par les dispositions particulières du Code de commerce (HGB) concernant elles-aussi l'inexécution/l'exécution défectueuse d'obligations, sont d'un intérêt particulier. Il attire l'attention sur le fait que si l'on se base sur l'énoncé du projet gouvernemental, selon lequel l'expéditeur peut se référer aux moyens de recours du droit des obligations en général, cela entraîne d'importantes contradictions et des complications au niveau de l'appréciation juridique. L'auteur différencie par la suite entre l'impossibilité de transporter, l'impossibilité partielle de transporter, le transport non conforme au contrat, les perturbations temporaires, le retard, le refus d'exécution et la mauvaise exécution.

L'auteur traite également de manière très détaillée les questions concernant le transporteur substitué, qui ont aussi une grande importance pour les Règles uniformes CIM, étant donné que la figure juridique du transporteur substitué a été introduite dans le droit de transport international ferroviaire par le Protocole 1999 de Vilnius. Ces dispositions dans le droit de transport allemand, tout comme dans la nouvelle teneur des RU CIM, ont, en principe, pour but de permettre à la personne ayant subi le dommage de se retourner plus facilement contre l'auteur réel de celui-ci. Le risque d'une insolvabilité de l'auteur du dommage devrait être réduit par la possibilité donnée à la personne ayant subi le dommage de faire valoir ses droits, non seulement à l'encontre du transporteur contractuel, mais également à l'encontre du transporteur substitué. Ce modèle de responsabilité se trouve également dans les Règles de Hambourg, dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages ainsi que dans la Convention de Guadalajara de 1961, Convention additionnelle à la Convention de Varsovie.

En rapport avec la révision de Vilnius des RU CIM, les explications de Koller en ce qui concerne la question du remboursement des droits d'accises prélevés lorsque la marchandise est perdue pendant le transport, sont elles-aussi d'un grand intérêt. L'on peut citer entre autres : "Dans le cas d'une marchandise destinée à l'exportation, mais qui n'est pas exportée et qui, pour cette raison, est grevée de **droits d'accises**, le bénéfice typique ressort du prix convenu, compte tenu de l'économie fiscale. L'on pourrait ... également dire que la marchandise destinée à l'exportation, grevée de droits d'accises sur le tarif intérieur, devient une marchandise destinée au marché intérieur, raison pour laquelle le prix du marché de la marchandise intérieure est déterminant. Les subventions à l'exportation et les droits d'accises entrent, sans aucun doute, en ligne de compte pour

alphabetischer Reihenfolge, die sich auf dem Einband selbst befindet.

Interessant sind die Ausführungen von Koller zur Frage, ob und in welchem Ausmaß die allgemeinen Regeln des Leistungsstörungenrechts nach BGB durch die besonderen Bestimmungen des HGB verdrängt werden, die ebenfalls Leistungsstörungen betreffen. Er weist darauf hin, dass es zu erheblichen Wertungswidersprüchen und Komplikationen kommt, wenn man sich an der Aussage des Regierungsentwurfes orientiert, wonach sich der Absender auf die Rechtsbehelfe des allgemeinen Schuldrechts berufen dürfe. Der Autor differenziert in der Folge zwischen Unmöglichkeit der Beförderung, teilweiser Unmöglichkeit, nicht vertragsgerechter Beförderung, zeitweiligen Störungen, Verspätung, Erfüllungsverweigerung und Schlechterfüllung.

Sehr ausführlich behandelt der Autor auch die Fragen betreffend den ausführenden Frachtführer, die auch für die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM große Bedeutung haben, weil durch das Protokoll 1999 von Vilnius ebenfalls die Rechtsfigur des ausführenden Frachtführers im internationalen Eisenbahntransportrecht eingeführt wird. Grundsätzlich soll durch diese Bestimmungen im deutschen Transportrecht so wie in der neuen Fassung der ER CIM dem Geschädigten ein leichter Zugriff auf den tatsächlichen Schädiger ermöglicht werden. Auch das Risiko einer Insolvenz des Schädigers soll dadurch vermindert werden, dass dem Geschädigten neben dem Anspruch gegen den vertraglichen Frachtführer ein zusätzlicher Anspruch gegen den ausführenden Frachtführer eröffnet wird. Dieses Modell der Haftung findet sich auch in den Hamburger Regeln, im Athener Übereinkommen 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See und im Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen von Guadalajara 1961.

Von großem Interesse im Zusammenhang mit der Revision der ER CIM von Vilnius sind auch die Ausführungen von Koller zur Frage des Ersatzes von Verbrauchssteuern, die dadurch fällig werden, dass das Gut während des Transportes verloren geht. Wörtlich heißt es u.a. „Bei Exportgut, das nicht exportiert wird und deshalb mit **Verbrauchssteuern** belastet wird, ergibt sich der typische Gewinn aus dem vereinbarten Preis unter Berücksichtigung der Steuerersparnis. Man könnte ... auch sagen, dass Exportgut, das wegen des Verlustes im Inland mit Verbrauchssteuern zu Inlandtarifen belegt wird, zum Inlandsgut wird, so dass der Marktpreis für Inlandsgut maßgeblich ist. Zweifellos gehen Ausfuhrsubventionen und Verbrauchssteuern aber dann in den Marktpreis im Sinn des § 429 III 1 HGB ein, wenn der Erwerber üblicherweise

la détermination du prix du marché selon le § 429, III, 1 du Code de commerce (HGB), lorsque l'acquéreur est normalement obligé de supporter le danger inhérent au transport de manière à ce qu'il doit restituer au vendeur les droits ou subventions à l'exportation non reçues, étant donné que dans de tels cas, ces facteurs de coûts deviennent (partiellement) une partie du prix."

La partie B du commentaire, qui concerne les transports internationaux routiers et aériens, tient compte de la jurisprudence et de la doctrine des dernières années et les explications concernant ce domaine juridique sont mises à jour. Le droit relatif au transport international ferroviaire, c'est-à-dire aux RU CIM, ne sera traité que dans la prochaine édition, étant donné que ce droit se trouve actuellement, comme le constate l'auteur dans sa préface, en mutation.

Ce commentaire est destiné aux avocats, juges, entreprises de transport, entreprises de commission de transport, entreprises de transport de marchandises par route et assurances et ne doit manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport.

**Kunz Wolfgang** (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire), Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 8ème livraison complémentaire, état novembre 1999

Le recueil "Droit ferroviaire" comprend diverses catégories de prescriptions, tant de droit privé que de droit public, relatives au domaine ferroviaire. Comme son sous-titre l'indique déjà, il est systématiquement divisé en premier lieu en fonction du champ d'application géographique, puis du domaine de réglementation et du rang de chaque prescription. L'oeuvre de base est parue en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Les livraisons complémentaires régulièrement publiées permettent non seulement les mises à jour nécessaires, mais aussi de compléter, pas à pas, les textes et les commentaires. Sept livraisons complémentaires sont parues au cours des cinq dernières années, la dernière datant de début 1999 (v. Bulletin 5/1999, p. 426/427).

De nombreuses prescriptions sont commentées par l'éditeur, W. Kunz, lui-même, qui occupe la fonction de "Regierungsdirektor" auprès de l'administration principale du "Bundes-eisenbahnvermögen" (patrimoine des chemins de fer fédéraux). 19 autres experts se sont chargés des commentaires de prescriptions qui réglementent divers domaines particuliers.

La 8ème livraison complémentaire tient compte des modifications apportées à la loi relative à la fusion et à la réorganisation des Chemins de fer fédéraux par le biais de la loi relative à la prise en charge des dettes du 21 juin 1999.

verpflichtet ist, die Transportgefahr in der Weise zu tragen, dass er dem Verkäufer anfallende Steuern oder entgangene Ausführsubventionen zu ersetzen hat, weil in solchen Fällen diese Kostenfaktoren (bedingter) Preisbestandteil werden."

Im Teil B des Kommentars, der den internationalen Straßen- und Lufttransport betrifft, werden die Rechtsprechung und Literatur der letzten Jahre berücksichtigt und die Erläuterungen dieser Rechtsmaterie auf den neuesten Stand gebracht. Das Recht des grenzüberschreitenden Eisenbahntransports, also der ER CIM, soll erst in der nächsten Auflage kommentiert werden, da es sich, wie der Autor zu Recht in seinem Vorwort bemerkt, derzeit im Umbruch befindet.

Der Kommentar wendet sich an Rechtsanwälte, Richter, Transport-, Speditions- und Güterkraftverkehrsunternehmen sowie Versicherungen und darf in keiner transportrechtlichen Bibliothek fehlen.

**Kunz, Wolfgang** (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 8. Ergänzungslieferung, Stand November 1999

Die Sammlung "Eisenbahnrecht" umfasst verschiedenartige Vorschriften sowohl öffentlichen als auch privaten Rechtes im Eisenbahnwesen. Sie ist - wie es der Untertitel verrät - in erster Linie nach dem geographischen Geltungsbereich, ferner nach dem Regelungsbereich und dem Rang der jeweiligen Vorschriften systematisch gegliedert. Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen. In fünf Jahren sind sieben Ergänzungslieferungen erschienen, die letzte davon Anfang 1999 (s. Zeitschrift 5/1999, S. 426/427).

Zahlreiche Vorschriften werden vom Herausgeber selbst, W. Kunz, der als Regierungsdirektor in der Hauptverwaltung des Bundes-eisenbahnvermögens tätig ist, kommentiert. Die Kommentierung von Vorschriften, die verschiedene besondere Bereiche regeln, wurde von 19 weiteren qualifizierten Fachleuten übernommen.

Die 8. Ergänzungslieferung berücksichtigt die Änderungen des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen durch das Schuldenmitübernahmegesetz vom 21. Juni 1999. Ferner

Cette livraison comporte par ailleurs le décret organisationnel sur l'exécution des tâches incombant, conformément à l'ordonnance relative à l'interopérabilité ferroviaire, à l'Office fédéral des chemins de fer. En vertu de cette ordonnance, les tâches d'approbation et de surveillance ainsi que les tâches de l'organisme de reconnaissance incombent à l'Office fédéral des chemins de fer. Etant donné que celui-ci est actuellement la seule institution disposant de toutes les connaissances nécessaires dans le domaine du système roue-rail, les tâches incombant à "l'organisme notifié en matière d'interopérabilité" lui ont également été confiées jusqu'à la création d'une réglementation légale.

L'ordonnance relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse du 20 mai 1999, par laquelle la Directive 96/48/CE du 23 juillet 1996 du même nom est intégrée dans le droit allemand a été nouvellement introduite.

Le règlement relatif aux transports par chemins de fer du 8 septembre 1938, dont le domaine de réglementation est limité depuis le 1er juillet 1998 au transport des voyageurs et des bagages est rendu dans la teneur de la publication du 20 avril 1999.

L'ordonnance relative au transport ferroviaire national et transfrontalier de marchandises dangereuses, par laquelle la Directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer est transposée en droit allemand, est rendue dans la teneur de la publication du 22 décembre 1998. En outre, l'ordonnance du 1er décembre 1998 relative à l'examen des conseillers à la sécurité a également été introduite. La partie A - "Droit allemand" est ainsi mise à jour et complétée.

A la partie E - "Recommandations/prescriptions/tarifs", le texte actuel des Conditions générales allemandes des transitaires (état: 1er janvier 1993) est remplacé par la version de ces Conditions en vigueur depuis le 1er janvier 1999. Par ailleurs sont rendues dans cette partie les Conditions générales de services de la Deutsche Bahn AG, DB Cargo, dans la version en vigueur depuis le 1er juillet 1998.

Une grande partie de la 8ème livraison complémentaire est consacrée aux prescriptions réglant la situation juridique du personnel "ferroviaire".

Ce recueil volumineux des diverses prescriptions ferroviaires se révèle être une aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées en matière ferroviaire, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations.

**Spera Kurt, Kaufrecht und Transport (Die Güterbeförderung im Außenhandel)** (Droit d'achat et transport - Le transport des marchandises en commerce extérieur), édité par Logotrans, Logistik- und Transport-Consult GmbH, Vienne 1999, 361 pages

enthält sie den Organisationserlass zur Wahrnehmung der Aufgaben nach der Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Danach obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungs- und Überwachungsaufgaben sowie Aufgaben der Anerkennungsstelle. Da das Eisenbahn-Bundesamt zur Zeit als einzige Institution über alle erforderlichen Kenntnisse des Rad-Schiene-Systems verfügt, wurden ihm - bis zur Schaffung einer gesetzlichen Regelung - auch die Aufgaben der "Benannten Stelle Interoperabilität" übertragen.

Die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vom 20. Mai 1999, mit der die gleichnamige Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 in deutsches Recht integriert wird, wurde neu aufgenommen.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938, deren Regelungsbereich seit dem 1. Juli 1998 auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck begrenzt ist, wird in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 wiedergegeben.

Die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen, mit der die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in deutsches Recht überführt wird, wird in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1998 abgedruckt. Zudem wurde die Verordnung über die Prüfung von Gefahrgutbeauftragten vom 1. Dezember 1998 aufgenommen. Damit wird der Abschnitt A - "Deutsches Recht" aktualisiert und vervollständigt.

Im Abschnitt E - "Empfehlungen/Vorschriften/Tarife" wird der bisherige Text der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (Stand 1. Januar 1993) durch die ab 1. Januar 1999 geltende Fassung dieser Bedingungen ersetzt. Außerdem werden in diesem Abschnitt die Allgemeinen Leistungsbedingungen der Deutsche Bahn AG, DB Cargo, in der ab 1. Juli 1998 geltenden Fassung abgedruckt.

Einen großen Teil der 8. Ergänzungslieferung nehmen Vorschriften ein, die die Rechtsstellung des "Eisenbahn"-Personals regeln.

Die umfassende Sammlung der verschiedenen Eisenbahnvorschriften erweist sich als nützlicher Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden.

**Spera, Kurt, Kaufrecht und Transport (Die Güterbeförderung im Außenhandel)**, Hrsg. Logotrans, Logistik und Transportkonsult GmbH, 1999 Wien, 361 Seiten

Cette oeuvre, dont un compte rendu détaillé a été publié dans le Bulletin 6/1998, p. 393 ss., a été rééditée avec état au 25 septembre 1999.

La nouvelle édition remaniée demeure inchangée quant à sa structure, tout comme les textes des dispositions juridiques rendus en annexe. Il peut, par conséquent, être renvoyé au compte rendu précité de cette oeuvre.

La nouvelle édition se réfère toutefois déjà aux Incoterms 2000 entrés en vigueur le 1er janvier 2000. Certains des différents exemples de documents de transport ont été remplacés par des exemples de documents nouveaux et plus lisibles. Un chapitre consacré aux "Transportagents" ("agents de transport") - en tant qu'intermédiaires outre le commissionnaire de transport -, soumis, en vertu du droit autrichien, à la loi sur les représentants de commerce, a été ajouté.

Dans une note, l'auteur fait observer que la procédure de révision concernant la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et ses Appendices, achevée avec la 5ème Assemblée générale de l'OTIF en 1999, n'a pratiquement pas entraîné de nouveautés "conduisant, par une amélioration de la qualité des transports et une responsabilité suffisamment élevée, à une utilisation accrue du chemin de fer".

En ce qui concerne le développement futur dans la navigation intérieure européenne, seul le projet de Convention relatif au transport de marchandises sur voies d'eau intérieures (CMNI), élaboré dans le cadre de l'Unidroit dès 1975, est mentionné. Entre temps, un nouveau projet de Convention relatif au contrat de transport de marchandises sur voies d'eau intérieures, portant également l'abréviation CMNI, a toutefois été élaboré conjointement par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe; il est prévu de le soumettre pour adoption à une conférence diplomatique avant la fin de l'an 2000. Cela est toutefois, pour l'instant, sans grande importance pour la pratique, étant donné que même dans le cas d'une adoption de cette Convention par la conférence diplomatique, il s'écoulera encore beaucoup de temps jusqu'à son entrée en vigueur.

Dans le cadre de la publication des "Forwarding Instructions" de la FIATA, la nouvelle édition rend également, dans l'aperçu sur les signes de marquage, les textes russes. Cela n'est pas sans importance pour l'Autriche.

Il convient finalement de souligner que le répertoire des abréviations comporte des renvois aux pages de ce livre, dans lesquelles les abréviations respectives sont utilisées; ainsi, le répertoire des abréviations comprend en même temps, au moins en partie, un index pour ce livre.

Seul point de critique de cette publication destinée à la formation et à la pratique : le répertoire bibliographique devrait

Dieses in der Zeitschrift 6/1998, S. 393 ff, ausführlich besprochene Werk ist in einer Neuauflage nach dem Stand vom 25. September 1999 erschienen.

Die überarbeitete Neuauflage ist in ihrem Aufbau unverändert geblieben, auch die im Anhang abgedruckten Texte von Rechtsvorschriften sind unverändert. Auf die vorgenannte Besprechung dieses Buches kann daher verwiesen werden.

Die Neuauflage nimmt allerdings bereits Bezug auf die Incoterms 2000, die am 1. Jänner 2000 in Kraft getreten sind. Auch einzelne der abgedruckten Beispiele von Beförderungsdokumenten wurden durch neue, besser lesbare Dokumentenwiedergaben ersetzt. Neu ist ferner das Kapitel über den "Transportagenten" - als Transportvermittler neben dem Spediteur -, der nach österreichischem Recht dem Handelsvertretergesetz unterstellt ist.

In einer Randbemerkung weist der Autor darauf hin, dass das mit der 5. Generalversammlung der OTIF 1999 abgeschlossene Revisionsverfahren betreffend das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und seine Anhänge nahezu keine Neuerungen bewirkt hat, die durch "Steigerung der Beförderungsqualität und hohe materielle Verantwortlichkeit zu einer wachsenden Nutzung der Schienenwege führen".

Hinsichtlich der künftigen Entwicklung in der europäischen Binnenschifffahrt wird lediglich der im Rahmen des Unidroit bereits 1975 fertiggestellte Entwurf eines Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) erwähnt. Unterdessen wurde jedoch gemeinsam von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ein neuer Entwurf über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt, ebenfalls als CMNI abgekürzt, erarbeitet; er soll noch im Jahre 2000 einer diplomatischen Konferenz zur Annahme unterbreitet werden. Dies ist jedoch für die Praxis derzeit noch von geringer Bedeutung, da auch bei einer Annahme dieses Übereinkommens durch die diplomatische Konferenz noch geraume Zeit bis zu seinem Inkrafttreten verstreichen wird.

Im Rahmen der Wiedergabe der "Forwarding Instructions" der FIATA werden bei der Übersicht über die Markierungszeichen in der Neuauflage auch die russischen Texte wiedergegeben. Dies ist für Österreich nicht ohne Bedeutung.

Hervorzuheben wäre schließlich noch, dass das Verzeichnis der Abkürzungen Verweisungen auf die Seiten des Buches enthält, auf denen die betreffenden Abkürzungen verwendet werden, und damit das Verzeichnis der Abkürzungen gleichzeitig zumindest teilweise einen Index für dieses Werk enthält.

Einziger Kritikpunkt dieses für die Ausbildung und die Praxis bestimmten Buches: Das Literaturverzeichnis sollte

être entièrement revu, complété et actualisé à l'occasion de la prochaine édition. Il manque, aussi bien dans le domaine du droit d'achat que dans celui du droit de transport, les principaux commentaires récents, comme p. ex. le commentaire de Herber/Czerwenka et celui de Schlechtrem, en ce qui concerne le droit d'achat, ainsi que le commentaire de Koller, le "Münchener Kommentar" (Commentaire de Munich) et le manuel de pratique de Knorre/Themme/Müller/Schmidt/ Demut, en ce qui concerne le droit de transport.

Nonobstant cela, "Droit d'achat et transport" peut être vivement recommandé, que ce soit aux fins d'études ou dans le cadre de l'activité professionnelle quotidienne.

bei der nächsten Auflage gründlich überarbeitet, ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht werden. Sowohl im Bereich des Kaufrechtes als auch im Bereich des Beförderungsrechtes fehlen die wichtigsten neueren Kommentare wie z. B. der Kommentar von Herber/Czerwenka und von Schlechtrem für das Kaufrecht sowie der Kommentar von Koller, der Münchener Kommentar und das Praxishandbuch von Knorre/Themme/Müller/Schmidt/Demut für das Transportrecht.

Dessen ungeachtet kann "Kaufrecht und Transportrecht" allen Interessierten wärmstens zum Studium und zur Benützung in der täglichen Praxis empfohlen werden.

**Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire**

**Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen**

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2829/2000, p. 3/4 - Passagers clandestins. Après les navires, les camions (M. Tilche); p. 12/13 - CMR : la lettre de la Convention ou le confort du plaideur ?

*Idem*, n° 2830/2000, p. 24/25 - Aérien. Compétence et droit d'action (M. Tilche)

*Idem*, n° 2831/2000, p. 40-42 - Rétrospective réglementaire et législative 1999 (M. Tilche); p. 43 - Convention de Hambourg. Coup de projecteur sur l'article 31, § 4 (J.-P. Thomas)

*Idem*, n° 2832/2000, p. 60 - Livraison. Eviter les problèmes (M. Tilche)

*Idem*, n° 2834/2000, p. 102/103 - Grève ferroviaire. Libérateur et licite (M. Tilche)

*Idem*, n° 2835/2000, p. 129/130 - Prescription. Piqûres de rappel (M. Tilche); p. 134/135 - Codification des transports. Mission impossible ? (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 5/2000, S. 2 - Seit der Transportrechtsreform. Palettenschulden verjähren jetzt nach einem Jahr

*Idem*, Nr. 6/2000, S. 12 - Haftung bei Containertransporten mit unbekanntem Schadensort

*Idem*, Nr. 9/2000, S. 3 - Verzögerung bei der Lkw-Entladung / Änderungen des Transportrechts wirken sich aus. Spedition berechnet dem Empfänger Standgeld

*Idem*, Nr. 13/2000, S. 12 - Schadenersatz für entgangenen Folgeauftrag (H. Thonfeld)

*Idem*, Nr. 17/2000, S. 7 - Die Anpassung der deutschen Gefahrgutbeauftragtenverordnung an die EG-Sicherheitsberater-Richtlinie hat Fragen aufgeworfen. Heißt "Maßnahmen zu veranlassen" anweisen? (N. Müller und M. Schmidt); S. 20 - Palettenschulden verjähren

*Idem*, Nr. 23/2000, S. 12 - Geschäftsverkehr per Internet. Spediteure dürfen Hinweis auf ADSp nicht vergessen (B. Hector)

*Japan Railway & Transport Review*, Tokyo, No. 22/1999, p. 4-10 - Evolution and Revolution - The Changing Focus of Regulation of the World's Railways (D. A. Hensher and W. G. Waters II)

*Journal de l'OACI*, Montréal, N° 7-8/1999, p. 33-36 - Situation de certains instruments de droit aérien international

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 5/2000, p. 11 - Attention aux CIF et CIP ! (Incoterms 2000); Révision ! Révision ? (B. A. Fankhauser)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 11-12/1999, S. 417-424 - Das neue internationale Eisenbahntransportrecht (CIM 1999) (R. Freise)