



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2000

108^e Année • Mars - Avril
108. Jahrgang • März - April

Sommaire

Communications de l'Office central

Changement dans la Direction de l'Office central,
p. 93

Révision de la COTIF

COTIF Revision

Protocol 1999

Texts adopted, p. 98

COTIF (Ground Convention)

Texts adopted, p. 101

Protocol on the Privileges and Immunities

Texts adopted, p. 119

Marchandises dangereuses

Groupe permanent RID de l'UIC

Venise, 27/28.1.2000, p. 122

Commission d'experts du RID

36ème session - Venise, 31.1.-4.2.2000 - p. 122

Réunion commune RID/ADR

Genève, 13-24.3.2000, p. 135

Accords particuliers multilatéraux du RID

- Accord particulier multilatéral RID 2/1999, p. 142
- Accord particulier multilatéral RID 4/1999, p. 143
- Accord particulier multilatéral RID 1/2000, p. 143

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, p. 144

Etudes

Block Guy, La libéralisation du transport ferroviaire en Belgique,
p. 146

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes, S. 93

Revision des COTIF

COTIF Revision

Protocol 1999

Texts adopted, p. 98

COTIF (Ground Convention)

Texts adopted, p. 101

Protocol on the Privileges and Immunities

Texts adopted, p. 119

Gefährliche Güter

Ständige RID-Arbeitsgruppe der UIC

Venedig, 27./28.1.2000, S. 122

RID-Fachausschuss

36. Tagung - Venedig, 31.1.-4.2.2000 - S. 122

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Genf, 13.-24.3.2000, S. 135

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

- Multilaterale Sondervereinbarung RID 2/1999, S. 142
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/1999, S. 143
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000, S. 143

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)

Entwurf eines Übereinkommens betreffend internationale Sicherheiten an mobilen Ausrüstungsgegenständen, S. 144

Abhandlungen

Block, Guy, Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Belgien,
S. 146

Jurisprudence

Oberlandesgericht Düsseldorf - Arrêt du 18.1.1996 - Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer (CIM), p. 179

Bibliographie

Allégret Marc, Transports internationaux ferroviaires, Juris-Classeur commercial, fascicule 686, 1/2000, p. 190

Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Commentaire de Munich du Code de commerce), tome 7a, Aktualisierungsband zum Transportrecht (tome de mise à jour du droit de transport), p. 192

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 195

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Hannover - Urteil vom 18.1.1996 - Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen (CIM), S. 179

Bücherschau

Allégret, Marc, Transports internationaux ferroviaires, Juris-Classeur commercial, Heft 686, 1/2000, S. 190

Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7a, Aktualisierungsband zum Transportrecht, S. 192

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 195

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

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

Changement dans la Direction de l'Office central

Le 31 mars 2000, Monsieur Michel Burgmann a quitté son poste de Directeur général de l'Office central.

Depuis le 1^{er} avril 2000, jusqu'à l'élection d'un nouveau Directeur général prévue pour le 29 juin 2000, Monsieur Gerfried Mutz, Conseiller à l'Office central, assure par intérim la Direction de l'Office central.

Mitteilungen des Zentralamtes

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes

Am 31. März 2000 ist Herr Michel Burgmann aus seinem Amt als Generaldirektor des Zentralamtes ausgeschieden.

Seit dem 1. April 2000 bis zur Wahl eines neuen Generaldirektors, die für den 29. Juni 2000 vorgesehen ist, leitet Herr Dr. Gerfried Mutz, Rat beim Zentralamt, das Zentralamt kommissarisch.

Révision de la COTIF

In accordance with Article 6 of the Convention concerning international carriage by rail (COTIF) of 9 May 1980, the 5th General Assembly of the Organisation met in Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

Of the 39 member States of OTIF, 29 participated in the General Assembly: Algeria, Austria, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Italy, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovak Republic, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Tunisia and the United Kingdom. In addition, participants included three States with observer status (Egypt, Estonia and Latvia), one supranational organisation (European Community – EC), one international organisation (Organization for Railways Cooperation – ORC) and seven international associations (International Rail Transport Committee – CIT, European Committee for Standardization - CEN, International Road Transport Union - IRU, International Association of Tariff-Specialists - IVT, International Union of Railways - UIC, International Union of Private Railway Wagons - UIP, International Union of combined Rail-Road Transport Companies - UIRR).

In accordance with Article 6 of the Rules, the Central Office provided the Secretariat.

The main item on the agenda was the discussion and adoption of the 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning international carriage by rail (COTIF) of 9 May 1980. The adoption and opening to signature of the 1999 Protocol at the close of the General Assembly meeting were the final stage in the process to revise COTIF, which got underway in 1993. The main points of this revision are set out below.

OTIF's attributions and activities were expanded so as to enable it in the medium term, to achieve its transition to an intergovernmental organisation with authority to deal with all matters arising between States in the field of rail transport, following the example of the International Maritime Organisation (IMO) and the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

The signing of the Modification Protocol – the Vilnius Protocol – on 3 June 1999 marked an important step towards the development of international rail traffic. However, the Modification Protocol and by extension, the revised COTIF, will not enter into force until they have been ratified, adopted or approved by over two thirds of the member States of OTIF, i.e., by at least 27 member

Revision des COTIF

States. Unfortunately, it will probably be some four to five years before this occurs.

Main points of the COTIF revision

1. **Institutional issues (Protocol modifying the Convention and the new version of the Base Convention)**
 - 1.1 In addition to the preamble, which sets out the considerations which led to the in-depth revision of COTIF, the **1999 Modification Protocol** contains international public law provisions in order to ensure the transition of COTIF 1980 to the modified version of the Convention. In future, OTIF will act as the depositary in lieu of the current depositary (the Government of Switzerland).
 - 1.2 In the new version of the **Base Convention**, the following amendments should be especially noted:
 - 1.2.1 The purpose of the Organisation has been considerably broadened. In future, OTIF will contribute to the removal of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, insofar as the causes of these obstacles are within the responsibility of States. The Organisation is held, moreover, to contribute to the interoperability and technical harmonisation of the railway sector through the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions.
 - 1.2.2 Member States undertake, in principle, to conduct their international co-operation efforts in the rail sector within the framework of OTIF.
 - 1.2.3 The Organisation will provide a forum for member States to develop other international Conventions intended to promote, improve and facilitate international rail traffic.
 - 1.2.4 In addition to French and German, English shall be accepted as the third working language. The General Assembly may introduce other working languages.
 - 1.2.5 A Committee of Technical Experts and a Rail Facilitation Committee have been established.

- 1.2.6 The Administrative Committee, which will in future be composed of a third of the member States (rather than the fixed number of twelve as at present), will be appointed for three years (five years at present) in order to ensure more rapid turnover and secure the more active participation of member States. Likewise, the General Assembly will meet every three years in future (instead of every five at present).
- 1.2.7 The work programme, budget and accounts will henceforth be established on a two-yearly basis.
- 1.2.8 The duties of the Central Office, which shall act as the Secretariat of the Organisation, shall henceforth be assumed by a Secretary General who, as an institution of OTIF, will be appointed by the General Assembly.
- 1.2.9 In principle, a list of lines and services will be kept only for maritime transport and for cross-frontier inland navigation.
- 1.2.10 The new financing system is to take account both of the total length of railway infrastructure and of member States' economic strength, using the United Nations system of apportioning contributions.
- 1.2.11 The revision procedure has been further accelerated. However, the objective of including the full text of all Appendixes in the simplified revision procedure has not yet been met.
- 1.2.12 Accession to the Convention is to be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their member States (e.g., the European Economic Community).
- 1.2.13 "Associate member" status has been introduced.
- 2. International rules for the carriage of passengers (UR CIV)**
- 2.1 The Uniform Rules (UR) shall, in principle, be applied regardless of the length of the lines and services included.
- 2.2 The international contract for carriage by rail shall, in future, rely on the agreement of the parties to replace the formal contract in force at present, following the example of maritime transport (1974 Athens Convention) and air transport (1929 Warsaw Convention).
- 2.3 The UR CIV shall in future include neither the duty to carry nor impose tariff conditions, and shall ensure considerable freedom of contract to the parties.
- 2.4 Most of the liability limits have been raised (except for loss of and damage to motor vehicles carried).
- 2.5 The legal position of the substitute carrier shall be regulated following the example of the Athens Convention on maritime transport.
- 2.6 The carrier shall be liable vis-à-vis the customer, including the managers of railway infrastructure.
- 2.7 The carrier shall be strictly liable, with rare excepted causes, for the cancellation of trains, for delays or missed connections (cost of accommodation and cost of notifying people meeting the traveller).
- 3. International rules for the carriage of goods (UR CIM)**
- 3.1 Harmonisation with the rules applicable to other modes of transport such as CMR, applicable to the international carriage of goods by road, has largely been achieved.
- 3.2 The uniform rules shall, in principle, be applied regardless of length of lines and services included.
- 3.3 If the place of departure *or* the place of destination are situated in another member State, the scope of application may be extended by contract, with a view to making it possible to contract for the through carriage in accordance with the UR CIM, also with regard to East-West traffic with SMGS States.
- 3.4 The contract of carriage shall be based on agreement of the parties rather than the *in rem* and formal contract used at present; the consignment note is only *prima facie* evidence. In this, the international rules for the carriage of goods by rail follow the solution applicable to other modes of transport (CMR, Hamburg Rules, Warsaw Convention).
- 3.5 The UR CIM no longer include a duty to carry nor impose tariff conditions. Parties to the contract are to enjoy greater freedom of contract,

- e.g. in deciding itineraries, delivery periods and terms of payment.
- 3.6 The maximum liability amount of 17 Special Drawing Rights is to be maintained. In future the carrier may, however, extend its liability.
- 3.7 The legal status of the substitute carrier is regulated following the example of the Hamburg Rules.
- 3.8 In lieu and place of the rules currently contained in the RIP, special provisions have been drawn up in the framework of the UR CIM to deal with the carriage of vehicles as goods, both as regards the basis of liability (liability for fault) and the payment of damages (normal value of goods). These special provisions also apply to the carriage of intermodal transport vehicles.
- 3.9 The grounds for exemption from liability have been reduced as regards rail-sea traffic; in particular, fault in management of the ship shall no longer be a ground for exemption.
- 4. International carriage of dangerous goods by rail (RID)**
- 4.1 RID is to become an appendix to COTIF. As a consequence, RID will be applied regardless of whether there exists a CIM contract of carriage.
- 4.2 Defining and establishing the duties of operators with regard to the carriage of dangerous goods will contribute to greater legal transparency.
- 4.3 Legal bases have been established for the special provisions applicable to carriage complementary to carriage by rail on sea routes.
- 4.4 In future, the RID Appendix will include provisions dealing with mutual aid in administrative matters, advisers on matters of safety and a uniform accident or incident reporting system.
- 4.5 The carriage of dangerous goods as an item of hand luggage, as luggage or on board a motor vehicle carried by rail shall be subject to new rules set out in the RID Appendix.
- 4.6 The “technical” RID Appendix is to be structured in a user-friendly manner (to facilitate its application); however, work on this Appendix has still to be completed.
- 5. Contract of use of vehicles in international rail traffic (UR CUV)**
- 5.1 A clear distinction is made between technical admission and the contract of use of vehicles.
- 5.2 All categories of wagons (thus far, so-called line wagons, private owner’s wagons and other wagons not registered with a railway e.g., to meet increased demand at peak times) and all other types of contracts of use shall be dealt with in the same manner. The distinction hitherto operated between the different types of contract (“registration contract”) has been abolished.
- 5.3 The parties are granted great freedom of contract, but they may conclude multilateral contracts as provided under RIV and RIC.
- 5.4 The UR CUV confine themselves to regulating liability and jurisdiction in a subsidiary manner. Only the provisions dealing with limitation periods are binding.
- 6. Contract of use of infrastructure in international traffic (UR CUI)**
- 6.1 The UR CUI confine themselves to regulating relations between parties to the contract, in particular the respective liability of the infrastructure manager and the carrier as well as the acts of the manager’s or carrier’s agents vis-à-vis the other party to the contract of use. This does not affect public law provisions such as, for example, the EC Directives regarding access rights and conditions thereof.
- 6.2 Binding liability provisions ensure that the uniform rules are not evaded by means of concurrent tort actions.
- 6.3 As to the rest, the UR CUI grant considerable freedom of contract to the parties in defining their rights and duties, e.g. as regards use, payment, duration of contract, etc.
- 6.4 The courts of the Member State in which the infrastructure manager has his place of business shall have subsidiary jurisdiction.
- 6.5 The rules on the limitation period (three years) are binding.
- 6.6 Agreements to settle are permitted: the parties to the contract may agree conditions in which they

claim or waive their rights to compensation from the other party to the contract.

7. Rules for technical admission

7.1 The validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions (UR APTU)

7.1.1 The UR APTU determine the validation procedure for technical standards and uniform technical prescriptions applicable to railway material intended for use in international traffic.

7.1.2 The validated technical standards and prescriptions will be included in the Appendixes to the UR APTU.

7.1.3 The purpose of the UR APTU is to ensure the interoperability of technical systems and components necessary to international traffic.

7.1.4 The validated technical standards and prescriptions should contribute to ensuring safety, reliability and availability in international rail traffic and take account of environmental protection and public health imperatives.

7.1.5 The *development* of uniform technical standards and prescriptions is to remain the responsibility of national or international standardisation bodies having the task of standardisation in the railway field (e.g. CEN, CENELEC, ETSI) or of international associations working in the railway field, such as UIC and ORC.

7.1.6 An application for validation may be made by any Contracting State, by any regional economic integration organisation with competence to legislate in the field of technical standards and prescriptions relating to railway material (European Community) and by any representative international association, such as UIC and ORC. Moreover, national or international standardisation bodies may apply for validation of a technical standard.

7.1.7 The UR APTU provide a legal base in the railway field similar to that provided by the 1958 Geneva Agreement on road traffic approval.

7.1.8 The validated technical standards and prescriptions shall, on the one hand, take over from the 1882 Convention on Technical Unity and, on the other hand, replace the various RIV and RIC

prescriptions as well as the UIC technical leaflets.

7.2 Technical admission of railway material used in international traffic (UR ATMF)

7.2.1 The UR ATMF lay down the *procedure* for admission of railway vehicles and other railway material to circulation or use in international traffic.

7.2.2 Technical admission shall be the responsibility of the national (or where appropriate, international) authority competent for the matter, in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

7.2.3 The authorities may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. However, the creation of monopolies in the field of technical admission shall be prohibited.

7.2.4 Technical admission shall be carried out either in a single stage by the granting of *admission to operation* to a given individual railway vehicle or, in two successive stages, by the granting of *admission of a type of construction* to a given type of railway vehicle followed by admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction, by means of a simplified procedure.

7.2.5 Technical admission shall be carried out on the basis of the technical standards and prescriptions validated in accordance with the UR APTU.

7.2.6 Technical admission by the competent authority of a Contracting State must be recognised by the authorities, the rail transport undertakings and the infrastructure managers (in the other Contracting States) without the need for another examination and another technical admission.

7.2.7 Proof of technical admission shall be established by means of certificates based on uniform models.

7.2.8 Immobilisation or withdrawal of admission to operation by an authority, a railway undertaking or an infrastructure manager from another State shall be permitted only in the event of non-compliance with the UR ATMF, the UR APTU or the prescriptions on construction and

equipment contained in the RID Appendix.

- 7.2.9 A data bank concerning railway vehicles admitted to circulation in international traffic is to be established under the responsibility of OTIF.

Protocol
of 3 June 1999

**for the Modification of the Convention
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of
9 May 1980
(Protocol 1999)**

In application of Articles 6 and 19 § 2 of the Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, hereinafter called "COTIF 1980", the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

- Convinced of the necessity for and usefulness of an intergovernmental organisation which deals so far as possible with all aspects of international carriage by rail at the State level,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic demands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,
- considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles

which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic,

- considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention,

the General Assembly has decided the following:

Article 1
New version of the Convention

COTIF 1980 shall be modified according to the version appearing in the Annex which forms an integral part of this Protocol.

Article 2
Provisional Depositary

- § 1 The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.
- § 2 The Provisional Depositary shall inform the Member States
- a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,
 - b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,

and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

Article 3
Signature. Ratification. Acceptance.
Approval. Accession

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be

deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.

§ 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.

§ 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

Article 4 **Entry into force**

§ 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.

§ 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5 **Declarations and reservations**

Declarations and reservations, provided for in article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

Article 6 **Transitional provisions**

§ 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to

a) designate the members of the Administrative

Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,

b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and

c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.

§ 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,

b) the fixing of the definitive contributions of

the Member States to the expenses of the Organisation,

- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles:

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;
- b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8 Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9 Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of

this Protocol one year after its entry into force.

Article 7 Texts of the Protocol

§ 1 This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)

**of 9 May 1980
in the version of the Protocol
of Modification of 3 June 1999**

Title I General Provisions

Article 1 Intergovernmental Organisation

§ 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".

§ 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.

§ 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into

contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.

§ 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.

§ 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.

§ 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

Article 2 Aim of the Organisation

§ 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by

- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law:
 - 1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
 - 2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
 - 3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
 - 4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;
- b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
- c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;
- d) establishing a uniform procedure for the

technical admission of railway material intended for use in international traffic;

- e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation;
- f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

Article 3 International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

Article 4 Taking on and transfer of attributions

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

Article 5 Special obligations of the Member States

§ 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to

- a) eliminate any useless procedure,
- b) simplify and standardise the formalities already required,
- c) simplify frontier checks.

§ 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.

§ 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

Article 6 Uniform Rules

§ 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

- a) the “Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)”, forming Appendix A to the Convention,
- b) the “Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)”, forming Appendix B to the Convention,
- c) the “Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)”, forming Appendix C to the Convention,
- d) the “Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)”, forming Appendix D to the Convention,
- e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,
- f) the “Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)”, forming Appendix F to the Convention,
- g) the “Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)”, forming Appendix G to the Convention,
- h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention.

§ 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

Article 7 Definition of the expression “Convention”

In the following provisions the expression “Convention” covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

Title II Common Provisions

Article 8 National law

- § 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.
- § 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.
- § 3 “National law” means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

Article 9 Unit of account

- § 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
- § 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.
- § 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 4 For a Member State which is not a member of the International Monetary Fund and whose legislation does not permit the application of § 2 or § 3 above, the unit of account referred to in the Appendices shall be deemed to be equal to three gold francs. The gold franc is defined as 10/31 of a gramme of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the gold franc must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 5 Within three months after the entry into force of the Convention and each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their

method of calculation in accordance with § 3 or of the results of the conversion in accordance with § 4. The latter shall inform the Member States of these notifications.

- § 6 An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

Article 10 Supplementary provisions

- § 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.
- § 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

Article 11 Security for costs

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

Article 12 Execution of judgments. Attachment

- § 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.
- § 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff

who fails in his action.

- § 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.
- § 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.
- § 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

Title III Structure and Functioning

Article 13 Organs

- § 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:
- a) the General Assembly,
 - b) the Administrative Committee,
 - c) the Revision Committee,
 - d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
 - e) the Rail Facilitation Committee,
 - f) the Committee of Technical Experts,
 - g) the Secretary General.
- § 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.
- § 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.

- § 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

Article 14 General Assembly

- § 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.
- § 2 The General Assembly shall:
- a) establish its rules of procedure;
 - b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
 - c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
 - d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
 - e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;
 - f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);
 - g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);
 - h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);
 - i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);
 - j) consider whether the attitude of a State

- should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);
- k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);
- l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);
- m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);
- n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);
- o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1);
- p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43);
- q) take decisions about other questions placed on the agenda.
- § 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 1, letter a).
- § 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.
- § 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.
- § 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.
- § 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,
- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,
- may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

Article 15 Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

§ 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

§ 5 The Committee shall:

- a) establish its rules of procedure;
- b) conclude the Headquarters Agreement;
- c) establish the staff regulation for the Organisation;
- d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;
- e) establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;
- f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;
- g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;
- h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);
- i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);
- j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1);
- k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;
- l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;

- m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));
- n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
- o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;
- p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
- q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
- r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall:

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;

- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;
- d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

Article 16 Other Committees

§ 1 The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

§ 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.

§ 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is:

- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
- b) greater than the number of votes against.

§ 5 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,
- c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.

§ 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.

§ 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.

§ 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.

§ 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.

§ 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

Article 17 Revision Committee

§ 1 The Revision Committee shall:

- a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;
- b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

Article 18
RID Expert Committee

- § 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 19
Rail Facilitation Committee

- § 1 The Rail Facilitation Committee shall:
- a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;
 - b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 20
Committee of Technical Experts

- § 1 The Committee of Technical Experts shall:
- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;
 - b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;
 - c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;

- d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
- e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

- § 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

Article 21
Secretary General

- § 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.
- § 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years, renewable twice at most.
- § 3 The Secretary General must, in particular:
- a) assume the functions of Depositary (Article 36);
 - b) represent the Organisation externally;
 - c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);
 - d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;
 - e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;
 - f) convene the General Assembly and the

- other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);
- g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;
- h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);
- i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;
- j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;
- k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;
- l) assume the functions which are attributed to him by Title V;
- m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;
- n) exercise the management of the staff of the Organisation;
- o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;
- p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.
- § 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.
- The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

Article 23 **Bulletin**

- § 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.
- § 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

Article 24 **Lists of lines or services**

- § 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists:
- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
 - b) the CIM list of maritime and inland waterway services.
- § 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation:
- a) the CIV list of railway lines,
 - b) the CIM list of railway lines.
- § 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.
- § 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.

Article 22 **Staff of the Organisation**

§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

Title IV Finances

Article 25

Work programme. Budget. Accounts. Management report

§ 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.

§ 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.

§ 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

Article 26 Financing the expenditure

§ 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.

§ 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows:

- a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member

State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;

- b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,
- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 3 shall apply *mutatis mutandis*. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five

per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

§ 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).

§ 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.

§ 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.

§ 11 A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

Article 27 **Auditing of accounts**

§ 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

§ 2 The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure:

- a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;
- b) that the financial transactions which the

statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;

c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;

d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;

e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.

§ 3 Only the Auditor shall be competent to accept in whole or in part certificates and supporting documents furnished by the Secretary General. If he considers it appropriate, he may undertake an examination and detailed audit of any accounting record relating either to financial transactions or to supplies and equipment.

§ 4 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.

§ 5 The Auditor shall not be competent to reject such and such a heading of the accounts, but he shall immediately draw to the attention of the Secretary General any transaction of which the regularity or appropriateness appears to him to be questionable, so that the latter may take the requisite measures.

§ 6 The Auditor shall present and sign a certificate in respect of the financial statements with the following wording: "I have examined the financial statements of the Organisation for the budgetary period which ended on 31 December..... My examination consisted of a general analysis of the accounting methods and the checking of the accounting records and other evidence which I judged necessary in the circumstances." That certificate shall indicate, according to the circumstances, that:

- a) the financial statements satisfactorily reflect the financial position at the date of expiry of the period in question as well as the results of the transactions carried out during the period which ended on that date;

- b) the financial statements have been drawn up in accordance with the accounting principles mentioned;
- c) the financial principles have been applied in accordance with procedures which accord with those adopted during the previous budgetary period;
- d) the financial transactions have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation.
- § 7 In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:
- a) the nature and extent of the audit which he has carried out;
- b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate:
1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;
 2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;
 3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;
 4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;
 5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;
- c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:
1. cases of fraud or presumption of fraud;
 2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);
 3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;
4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;
 5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;
 6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;
 7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;
- d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers.
- In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.
- § 8 The Auditor must on no account include criticisms in his report without first affording the Secretary General an opportunity of giving an explanation.
- § 9 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.
- § 10 Where the Auditor has carried out a summary audit or has not obtained adequate supporting documents, he must mention the fact in his certificate and his report, specifying the reasons for his observations as well as the consequences which result therefrom for the financial position and the posted financial transactions.

Title V Arbitration

Article 28 Competence

- § 1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.
- § 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.
- § 3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.
- § 4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 29

Agreement to refer to arbitration. Registrar

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

Article 30 **Arbitrators**

- § 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.

- § 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

- § 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

- § 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

Article 31

Procedure. Costs

- § 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;
- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;

- d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

§ 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

Article 32 Limitation. Enforcement

§ 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.

§ 2 The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

Title VI Modification of the Convention

Article 33 Competence

§ 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.

§ 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.

§ 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General

Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.

§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify:

- a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 10;
- b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;
- c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;
- d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;
- e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;
- f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;
- g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee

of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

Article 34

Decisions of the General Assembly

§ 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.

§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.

§ 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

§ 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.

§ 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification, within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.

§ 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

Article 35

Decisions of the Committees

§ 1 Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.

§ 3 Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.

§ 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States,

the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.

§ 5 The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.

§ 6 In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which

- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
- b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),
- c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules shall not be taken into account.

Title VII Final Provisions

Article 36 Depositary

§ 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

§ 2 When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37 Accession to the Convention

§ 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.

§ 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.

§ 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.

§ 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

Article 38 Accession of regional economic integration organisations

§ 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.

§ 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.

§ 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.

§ 4 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the accession.

Article 39 Associate Members

§ 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 32 §§ 2 to 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the association.

Article 40 Suspension of membership

§ 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

§ 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The

suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

§ 4 Suspension of membership shall have as a consequence:

a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;

b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;

c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

Article 41 Denunciation of the Convention

§ 1 The Convention may be denounced at any time.

§ 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depository. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

Article 42 Declarations and reservations to the Convention

§ 1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.

§ 2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depository. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depository shall give notice of this to the Member States.

Article 43 Dissolution of the Organisation

§ 1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.

§ 2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

Article 44 Transitional provision

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

Article 45 Texts of the Convention

§ 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)

Article 1 Immunity from jurisdiction, execution and seizure

§ 1 Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save:

- a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;
- b) in the case of a civil action brought by a third party;
- c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;
- d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.

§ 2 The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or distraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

Article 2 Safeguards against expropriation

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

Article 3 Exemption from taxes

§ 1 Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall, whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.

§ 2 No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.

§ 3 Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

Article 4 Exemption from duties and taxes

§ 1 Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.

§ 2 No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.

§ 3 Article 3 § 3 shall apply mutatis mutandis to goods imported in accordance with § 1.

Article 5 Official activities

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

Article 6 Monetary transactions

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

Article 7 Communications

For its official communications and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

Article 8 Privileges and immunities of representatives of Member States

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

a) immunity from jurisdiction, even after the termina-

tion of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;

- b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended flagrante delicto;
- c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;
- d) inviolability for all their official papers and documents;
- e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities;
- f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.

Article 9 Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the service of the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as

are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;

- d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivor's pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;
- e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;
- f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.

Article 10 **Privileges and immunities of experts**

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the exchange control facilities necessary for the

transfer of their remuneration;

- d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.

Article 11

Purpose of privileges and immunities accorded

- § 1 The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.
- § 2 The competent authorities for the purposes of § 1 shall be
 - a) the Member States, in respect of their representatives;
 - b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;
 - c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

Article 12 **Prevention of abuse**

- § 1 None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.
- § 2 The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13 **Treatment of own nationals**

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

- a) Article 8, excluding letter d),
- b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
- c) Article 10, excluding letters a) and b),

to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

Article 14 **Complementary agreements**

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

Marchandises dangereuses

Groupe permanent RID de l'UIC

Venise, 27/28 janvier 2000

La réunion extraordinaire de ce groupe avait pour objectif principal de prendre position au nom de l'UIC sur les thèmes qui devaient être traités au sein de la 36ème session de la Commission d'experts du RID. Ces prises de position figurent dans le rapport de cette session.

Commission d'experts du RID

36ème session

Venise, 31 janvier - 4 février 2000

Sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la vice-présidence de M. W. Visser (Railon/Pays-Bas)¹, 19 Gouvernements (quorum : 13) et 4 organisations internationales non-gouvernementales ont participé aux travaux de cette session, dont l'objectif principal était d'approuver les textes du RID restructuré déjà adoptés par la Réunion commune RID/ADR, certaines questions cependant étant restées en suspens ou ne concernant que le RID.

Partie 1 : Dispositions générales

Obligations du transporteur

L'accord de confiance (Accord RID) sur la cession à la frontière, conclu entre 11 réseaux, ayant maintenant fait l'objet d'une Fiche UIC (471-3), la Commission d'experts a approuvé le renvoi à cette Fiche, et plus particulièrement au point 5 qui avait servi de base à l'établissement des obligations du transporteur.

Obligations du destinataire

Pour tenir compte du fait qu'il y a lieu de différencier entre les wagons privés et les conteneurs privés d'une part, pour le retour desquels le destinataire devient expéditeur et doit ainsi reprendre les obligations de l'expéditeur, et d'autre part les wagons et conteneurs appartenant au chemin de fer, pour le retour desquels le

Gefährliche Güter

Ständige RID-Arbeitsgruppe der UIC

Venedig, 27./28. Januar 2000

Hauptgegenstand der außerordentlichen Tagung dieser Gruppe war es, im Namen der UIC zu den im Rahmen der 36. Tagung des RID-Fachausschusses zu behandelnden Themen Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahmen erscheinen im Bericht über die oben genannte Tagung.

RID-Fachausschusses

36. Tagung

Venedig, 31. Januar - 4. Februar 2000

Unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn W. Visser (Railon/Niederlande)¹ nahmen 19 Regierungen (Quorum: 13) und 4 nichtstaatliche internationale Organisationen an den Arbeiten dieser Tagung teil, deren Hauptziel darin bestand, die bereits von der Gemeinsamen Tagung RID/ADR angenommenen Texte des umstrukturierten RID anzunehmen, wobei jedoch einige Fragen offen blieben oder nur das RID betrafen.

Teil 1: Allgemeine Vorschriften

Pflichten des Beförderers

Da das von 11 Bahnen unterzeichnete Vertrauensübereinkommen (RID-Übereinkommen) über die Übergabe an der Grenze nunmehr Gegenstand eines UIC-Merkblattes (471-3) ist, hat der RID-Fachausschuss den Verweis auf dieses Merkblatt, insbesondere auf Punkt 5, der als Grundlage für die Erstellung der Pflichten des Beförderers diente, angenommen.

Pflichten des Empfängers

Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass zwischen Privatwagen und Privatcontainern, bei deren Rücksendung der Empfänger zum Absender wird und damit die Pflichten des Absenders zu übernehmen hat, und bahneigenen Wagen und Containern, für deren Rücksendung der Empfänger insbesondere die Pflichten

¹

qui a assumé la présidence en cours de session
der den Vorsitz im Verlauf der Tagung übernahm

destinataire doit respecter notamment les obligations relatives au nettoyage, au dégazage et à la décontamination, ainsi qu'à l'enlèvement des étiquettes et de la signalisation orange, la Commission d'experts a amendé ces textes en conséquence.

Mesures transitoires

La Commission d'experts n'a pas suivi le WP.15/ADR dans sa décision de supprimer l'obligation de la mention dans le document de transport pour les transports selon la mesure transitoire générale (possibilité d'appliquer l'ancienne édition du RID jusqu'au 31.12.2002). Il a été relevé que si cette mention ne figurait pas, il ne ressortira que de certaines autres indications que le transport est effectué sur la base de l'ancienne édition, ce qui ne facilitera pas le travail des autorités de contrôle.

La Commission d'experts a délibéré d'une proposition de l'Espagne soumise au WP.15 au sujet de la simplification et de la clarification, ainsi que de la limitation dans le temps, de l'utilisation des anciennes citernes qui ne répondent plus aux exigences nouvelles. Le principe de cette proposition ayant été adopté par le WP.15, cette démarche pourrait également être soumise ultérieurement à la Commission d'experts.

Le Vice-président a considéré que cette démarche va plus loin que les travaux de restructuration et qu'elle conduirait à la mise au rebut de plus de 100'000 wagons-citernes, qui sont une marchandise commerciale de longue durée, construits avant le 1^{er} octobre 1978. Un nouvel agrément de ces wagons n'est pas non plus possible, étant donné que la documentation sur la qualité de l'acier n'est plus disponible. Il a rappelé que ce sont les éprouves qui permettent de décider de leur mise au rebut ou non. Pour des raisons historiques et par le fait que le contenu de ces dispositions transitoires est différent entre le RID et l'ADR, il a préconisé, comme par le passé, que cette question ne soit pas traitée au sein de la Réunion commune, car cela créerait la confusion, mais par la Commission d'experts.

Rapports sur les accidents et les incidents

Les rapports sur les accidents et incidents exigés du Conseiller à la sécurité et du transporteur ou gestionnaire de l'infrastructure, ont incité les réseaux ferroviaires à se pencher sur la question des définitions de ces termes "accidents" et "incidents", afin notamment que les statistiques établies sur la base de critères différents ne rendent pas le transport ferroviaire

betreffend die Reinigung, die Entgasung und die Dekontaminierung sowie die Pflichten betreffend das Entfernen der Gefahrzettel und der orangefarbenen Kennzeichnung zu beachten hat, unterschieden wird, hat der RID-Fachausschuss diese Texte entsprechend geändert.

Übergangsvorschriften

Der RID-Fachausschuss lehnte den Beschluss der WP.15 ab, bei Beförderungen gemäß der allgemeinen Übergangsvorschrift (Möglichkeit, die alte Ausgabe des RID bis zum 31.12.2002 anzuwenden), die Pflicht, im Beförderungspapier einen zwingenden Vermerk anzubringen, zu streichen. Es wurde festgestellt, dass bei einem Fehlen dieses Vermerks nur aus den anderen Hinweisen hervorgeht, dass eine Beförderung auf der Grundlage des alten RID/ADR erfolgt, was die Arbeit der Überprüfungsbehörden nicht erleichtern wird.

Der RID-Fachausschuss beriet den in der WP.15 behandelten Antrag Spaniens betreffend die Vereinfachung und die bessere Darstellung sowie die zeitliche Begrenzung der Verwendung der alten Tanks, die nicht mehr den neuen Anforderungen entsprechen. Da die WP.15 diesen Antrag grundsätzlich angenommen hat, könnte diese Vorgehensweise zu einem späteren Zeitpunkt auch dem RID-Fachausschuss unterbreitet werden.

Der stellvertretende Vorsitzende war der Auffassung, dass diese Vorgehensweise über die Umstrukturierungsarbeiten hinausgehe und zur Verschrottung von mehr als 100'000 vor dem 1. Oktober 1978 gebauten Kesselwagen, die ein langlebiges Wirtschaftsgut darstellen, führe. Auch sei eine Neuzulassung dieser Wagen nicht mehr möglich, weil Unterlagen über die Stahlqualität nicht mehr verfügbar seien. Er erinnerte daran, dass es die Prüfungen seien, die eine Entscheidung über die Verschrottung ermöglichen. Aus historischen Gründen und auf Grund der Tatsache, dass der Inhalt dieser Übergangsvorschriften im RID und im ADR nicht identisch seien, ziehe er es wie bereits in der Vergangenheit vor, diese Frage nicht bei der Gemeinsamen Tagung, sondern im Rahmen des RID-Fachausschusses zu behandeln, da dies andernfalls Verwirrung stiften würde.

Bericht über Unfälle und Zwischenfälle

Die vom Sicherheitsberater und vom Beförderer oder Eisenbahninfrastrukturbetreiber geforderten Berichte über Unfälle und Zwischenfälle haben die Eisenbahnunternehmen dazu bewogen, sich mit einer Definition der Begriffe "Unfall" und "Zwischenfall" zu befassen, damit insbesondere die auf der Grundlage unterschiedlicher Kriterien erstellten Statistiken nicht

moins sûr que le transport routier. Le représentant de l'UIC a informé que le groupe permanent RID de l'UIC s'est prononcé en faveur des critères établis par la France dans l'annexe à la Directive sur le Conseiller à la sécurité. Il a souhaité cependant d'une part que les quantités citées dans ces critères soient augmentées pour les rapports que doivent établir les transporteurs et, d'autre part, qu'il soit tenu compte uniquement des accidents provoqués par la marchandise dangereuse elle-même, et de leurs conséquences.

Le Président a proposé que la journée du 16 mars 2000 de la Réunion commune, au cours de laquelle il n'était pas possible de siéger au Palais des Nations, soit consacrée à un groupe de travail à Genève ou à Berne, ayant pour mandat d'élaborer des définitions sur les incidents et les accidents. Dans le cadre de ces travaux il faudrait comparer les différentes définitions nationales et tenir compte des définitions existantes de la Directives Seveso-II ou de celles développées par d'autres organisations.

Le représentant de la France a précisé que les critères français ne s'appliquent pas à la classe 7 et qu'ils avaient été établis pour ne pas pénaliser un mode de transport par rapport aux autres, tant pour le RID, l'ADR et l'ADN.

Le représentant de la Suisse a fait savoir que le CEFIC (industrie chimique) avait les mêmes problèmes de définitions au sein de son groupe permanent. Le Président a souhaité que le CEFIC fasse rapport sur ces travaux et a invité les représentants à communiquer à l'Office central leurs définitions nationales.

Partie 7 : Conditions de transport, chargement, déchargement et manutention

En ce qui concerne la disposition stipulant que les matières et objets du RID ne doivent être acheminés que par des trains marchandises, à l'exclusion des colis express, le Président s'est demandé si cette disposition relative aux colis express est couverte par l'article 5 du futur Appendice C. Le représentant de la Belgique a déclaré que les colis express peuvent également être transportés dans d'autres trains que des trains marchandises (voir art. 5, § 1, lettre a) du futur Appendice C). Le Président a constaté que cet article 5 laisse conclure que ce ne sont pas uniquement les colis express qui peuvent être transportés dans d'autres trains que des trains marchandises. Il y aura lieu d'y revenir lors de l'entrée en vigueur de cet Appendice.

La Commission d'experts a adopté le texte de l'ADR

dazu führen, dass der Eisenbahnverkehr als gefährlicher eingeschätzt wird als der Straßenverkehr. Der Vertreter der UIC teilte mit, dass sich die ständige RID-Arbeitsgruppe der UIC für die von Frankreich in der Anlage zur Richtlinie über den Sicherheitsberater erstellten Kriterien ausgesprochen habe, wobei jedoch einerseits die in diesen Kriterien aufgeführten Mengen für die von den Beförderern zu erstellenden Berichte erhöht werden sollten und andererseits nur die Unfälle und deren Folgen berücksichtigt werden sollten, die vom Gefahrgut selbst verursacht werden.

Da es am 16. März 2000 nicht möglich war, im Rahmen der Gemeinsamen Tagung im Palais des Nations zu tagen, schlug der Vorsitzende vor, an diesem Tag eine Arbeitsgruppe in Genf oder Bern mit dem Mandat abzuhalten, Begriffsbestimmungen für die Begriffe "Zwischenfall" und "Unfall" auszuarbeiten. In diesen Arbeiten sollten die unterschiedlichen nationalen Begriffe verglichen und bestehende Begriffsbestimmungen aus der Seveso-II-Richtlinie bzw. von anderen Organisationen entwickelte Begriffsbestimmungen berücksichtigt werden.

Der Vertreter Frankreichs präzisierte, dass die französischen Kriterien nicht auf die Klasse 7 anwendbar seien und sowohl für das RID als auch für das ADR und das ADN erstellt worden seien, um die Benachteiligung eines Verkehrsträgers zu vermeiden.

Der Vertreter der Schweiz teilte mit, dass die CEFIC (chemische Industrie) die gleichen Definitionsprobleme innerhalb ihrer ständigen Gruppe habe. Der Vorsitzende äußerte den Wunsch, dass die CEFIC über diese Arbeiten berichtet, und forderte die Vertreter der Staaten auf, dem Zentralamt ihre nationalen Begriffsbestimmungen zu übermitteln.

Teil 7: Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung

Bezüglich der Vorschrift, wonach die Stoffe und Gegenstände des RID, mit Ausnahme des Expressgutes, nur in Güterzügen befördert werden dürfen, stellte sich der Vorsitzende die Frage, ob diese Vorschrift betreffend das Expressgut durch Artikel 5 des künftigen Anhangs C abgedeckt sei. Der Vertreter Belgiens erklärte, dass Expressgut auch in anderen Zügen als Güterzügen befördert werden dürfe (siehe Artikel 5 § 1 Buchstabe a) des künftigen Anhangs C). Der Vorsitzende stellte fest, dass der Artikel 5 den Schluss zulasse, dass nicht nur Expressgut in anderen Zügen als Güterzügen befördert werden dürfe. Auf diese Frage müsse bei Inkrafttreten dieses Anhangs zurückgekommen werden.

Der RID-Fachausschuss nahm den Text des ADR

relatif au nettoyage des wagons et des conteneurs après le déchargement, car il s'agit-là d'une obligation importante du destinataire.

Quant au transport des colis à main et des bagages, la Commission d'experts a décidé de ne retenir pour le moment que le texte renvoyant à l'article 18, lettre e) des RU CIV du marg. 2 (4) du RID pour ce chapitre. Le représentant du CIT s'est déclaré prêt à soumettre une proposition de texte en temps voulu, texte qui pourrait être repris dans le RID au moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999 de la COTIF.

Partie 6 : Prescriptions de construction et d'épreuve des emballages et grands récipients pour vrac (GRV)

Les chapitres concernés (6.1, 6.2, 6.3 et 6.5) ont été approuvés sans grande discussion étant donné qu'il ne s'agit pas de textes nouveaux et dont la restructuration n'a pas causé de problèmes.

Citernes en plastique renforcé (chapitre 6.9)

Il s'agit-là d'une question nouvelle pour le RID, de telles citernes n'existant pas en trafic ferroviaire. Le texte de l'ADR a fait l'objet d'une révision fondamentale.

Le Président a attiré l'attention sur le fait qu'en trafic ferroviaire les contraintes dynamiques sont plus fortes qu'en trafic routier, à tout le moins en ce qui concerne les wagons-citernes, et que pour ces derniers des épreuves dynamiques de tamponnement à certaines vitesses sont effectuées selon des méthodes d'épreuve des chemins de fer. Il s'est demandé si de telles épreuves ont été effectuées et si ce concept de citernes en plastique renforcé est compris dans le projet d'amélioration de la sécurité mis sur pied en Allemagne.

Le représentant de l'Allemagne a rappelé que la proposition allemande avait été adoptée à la Réunion commune de septembre 1998. Il a signalé que dans le chapitre 4.4 sur l'utilisation, des restrictions d'utilisation ont été prévues, mais aucune ne s'applique uniquement aux wagons-citernes.

Le représentant de l'UIC a fait part de la décision prise par le groupe permanent RID de l'UIC, à savoir que les chemins de fer souhaitent que ce chapitre ne s'applique qu'aux conteneurs-citernes.

Le représentant de la Suisse ne s'est pas déclaré très favorable à l'utilisation de ces citernes en trafic ferro-

betreffend die Reinigung der Wagen und der Container nach dem Ausladen an, da es sich hier um eine wichtige Pflicht des Empfängers handelt.

Bezüglich der Beförderung des Hand- und Reisegepäcks beschloss der RID-Fachausschuss, gegenwärtig nur den auf Artikel 18 Buchstabe e) der ER CIV verweisenden Text der Rn. 2 (4) zu übernehmen. Der Vertreter des CIT erklärte sich bereit, zu gegebener Zeit einen Textvorschlag zu unterbreiten, der mit dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 zur Änderung des COTIF in das RID aufgenommen werden könnte.

Teil 6: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen und Großpackmittel (IBC)

Die betreffenden Kapitel (6.1, 6.2, 6.3 und 6.5) wurden ohne große Diskussion angenommen, da es hier nicht um neue Texte handelt und die Umstrukturierung dieser Texte keine Schwierigkeiten bereitete.

Faserverstärkte Kunststofftanks (Kapitel 6.9)

Es handelt sich hier um eine für das RID neue Frage, da solche Tanks nicht im Eisenbahnverkehr eingesetzt werden. Der Text des ADR war Gegenstand einer grundlegenden Umstrukturierung.

Der Vorsitzende machte darauf aufmerksam, dass im Eisenbahnverkehr, zumindest was die Kesselwagen anbelange, die dynamischen Beanspruchungen stärker seien als im Straßenverkehr und dass bei Kesselwagen dynamische Auflaufprüfungen bei bestimmten Geschwindigkeiten entsprechend den Prüfverfahren der Eisenbahnen durchgeführt werden. Er fragte sich, ob solche Prüfungen durchgeführt worden seien und ob dieses Konzept faserverstärkter Kunststofftanks in dem in Deutschland erarbeiteten Entwurf zur Verbesserung der Sicherheit eingeschlossen sei.

Der Vertreter Deutschlands erinnerte daran, dass der deutsche Antrag bei der Gemeinsamen Tagung im September 1998 angenommen worden sei. Er machte darauf aufmerksam, dass in Kapitel 4.4, betreffend die Verwendung, Verwendungsbeschränkungen vorgesehen worden seien, von denen jedoch keine ausschließlich auf Kesselwagen beschränkt sei.

Der Vertreter der UIC informierte über den von der ständigen RID-Arbeitsgruppe der UIC gefassten Beschluss, wonach die Eisenbahnen wünschen, dass sich die Anwendung dieses Kapitels auf Tankcontainer beschränke.

Der Vertreter der Schweiz sprach sich zwar nicht grundsätzlich für die Verwendung dieser Tanks im

viaire, mais il a estimé qu'il faudra bien tenir compte des conteneurs-citernes en trafic multimodal.

Le Président a préconisé de traiter d'abord de la question des wagons-citernes et a déclaré qu'au sein de la Réunion commune l'on avait abordé le problème que sous l'angle des conteneurs-citernes multimodaux. Dans le contexte de la remarque du représentant de l'UIC, il a rappelé que selon la COTIF dans la teneur du Protocole de modification 1999, il n'y a plus d'obligation de transporter, même si ces wagons-citernes sont prévus dans le RID.

Le représentant du Danemark, très sceptique, s'est demandé si de telles citernes répondaient à un besoin réel. S'il l'on devait agréer de telles citernes, celles-ci ne devraient pas être autoportantes, mais être équipées de longerons continus, afin de pouvoir supporter les charges dans le sens longitudinal. Les épreuves du chapitre 6.8 pour les citernes métalliques ne sont pas conçues pour les citernes en plastique renforcé. Il a demandé que l'on prévoie des exigences minimales, telles que 4g en direction longitudinale et que l'on réduise l'intervalle des épreuves périodiques à 4 à 5 ans au lieu de 8 ans. Il a souhaité connaître le rapport d'étude du Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) et que l'on ne prenne pas de décision pour le moment.

Le représentant des Pays-Bas a appuyé l'UIC et a appelé à la prudence sur la pertinence de ces dispositions, étant donné

- a) que le processus de fabrication est compliqué et difficile à réaliser
- b) que la durée de vie de ces citernes est plus courte que celle des citernes en métal
- c) qu'il a des doutes au sujet de l'inflammabilité, de la combustibilité et de la résistance chimique.

Le représentant de l'Allemagne s'est prononcé comme suit sur ces objections :

- les chapitres 4.4 et 6.9 ont également été conçus pour le transport en wagons-citernes et la proposition adoptée par la Réunion commune en tenait compte
- le BAM a confirmé que les exigences de construction répondent aux contraintes statiques et dynamiques du trafic ferroviaire
- l'Union allemande des titulaires de wagons privés (VPI) a communiqué que pour le moment la

Eisenbahnverkehr aus, war jedoch der Ansicht, dass die Tankcontainer im multimodalen Verkehr zu berücksichtigen seien.

Der Vorsitzende zog es vor, zuerst die Frage der Kesselwagen zu beraten. Im Rahmen der Gemeinsamen Tagung sei diese Frage nur unter dem Aspekt der multimodalen Tankcontainer erörtert worden. In Zusammenhang mit der Bemerkung des Vertreters der UIC erinnerte er daran, dass im COTIF in der Fassung des Änderungsprotokolls 1999 keine Beförderungspflicht mehr bestehe, auch wenn diese Kesselwagen im RID vorgesehen seien.

Der Vertreter Dänemarks zeigte sich sehr skeptisch und fragte sich, ob solche Tanks einer tatsächlichen Nachfrage entsprechen. Sollten solche Tanks zugelassen werden, so dürften diese nicht selbsttragend sein, sondern müssten mit einem durchgehenden Längsträger ausgerüstet sein, um die Kräfte in Längsrichtung aufnehmen zu können. Die für Metalltanks geltenden Prüfungen gemäß Kapitel 6.8 seien nicht für faserverstärkte Kunststofftanks ausgelegt. Er beantragte, Mindestforderungen vorzusehen, wie 4g in Längsrichtung, und den Zeitraum der wiederkehrenden Prüfungen von 8 Jahren auf 4 bis 5 Jahre herabzusetzen. Er äußerte den Wunsch, den Prüfbericht der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) einzusehen und den Beschluss zu dieser Frage zu vertagen.

Der Vertreter der Niederlande unterstützte die UIC. Bezüglich der Richtigkeit dieser Vorschriften rief er zur Vorsicht auf, da

- a) das Herstellungsverfahren kompliziert und schwer durchzuführen sei,
- b) die Lebensdauer dieser Tanks kürzer als bei Metalltanks sei und
- c) bezüglich der Frage der Entzündbarkeit, der Brennbarkeit und der chemischen Beständigkeit Zweifel bestehen.

Der Vertreter Deutschlands äußerte sich wie folgt zu diesen Bedenken:

- die Kapitel 4.4 und 6.9 seien auch für die Beförderung in Kesselwagen erarbeitet worden, und der Antrag an die Gemeinsame Tagung habe dies berücksichtigt;
- die BAM habe bestätigt, dass die Bauvorschriften den statischen und dynamischen Beanspruchungen des Eisenbahnverkehrs entsprechen;
- die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) hat mitgeteilt, dass zur Zeit

demande pour les wagons-citernes en plastique renforcé n'est pas existante. La possibilité cependant existe que cela changera à l'avenir. De l'avis du VPI il serait contraire aux intérêts des titulaires de wagons-citernes si en trafic ferroviaire ne s'appliquerait pas le même droit qu'en trafic routier

- un accord multilatéral a déjà été signé avec l'Autriche et la Bosnie-Herzégovine
- le BAM estime possible de construire des wagons-citernes avec citernes en plastique renforcé autoportantes.

En résumé il a proposé d'agréer en principe des wagons-citernes avec citernes en plastique renforcé. Sur la base des expériences acquises par le groupe de travail "Technique des citernes et véhicules" (présidé par M. Kellerhaus) il faudrait cependant prévoir l'installation d'un longeron afin d'exclure ainsi la construction autoportante.

Le représentant de la Tchéquie a estimé qu'il était trop tôt pour prendre une décision, mais que pour ne pas arrêter le progrès, il y aurait lieu d'effectuer des essais pour acquérir de l'expérience.

Le représentant de la France a exprimé des doutes sur l'utilisation de telles citernes en trafic ferroviaire. Une enquête en trafic routier a démontré que presque personne n'utilise de telles citernes en France, étant donné que leur utilisation est considérée comme moins fiable.

Le représentant de la Belgique a déclaré qu'on avait une grande expérience en Belgique avec les milliers de citernes construites manuellement sur la base des prescriptions de l'ADR actuel. Le système autoportant n'existe pas et l'utilisation est limitée aux hydrocarbures, car des essais catastrophiques ont été réalisés avec l'acide chlorhydrique. Ces citernes sont sensibles aux matières à températures de chargement élevées. Les citernes ferroviaires étant de plus grande capacité et soumises à des sollicitations supérieures, il s'est rallié à la proposition du représentant de la Tchéquie pour acquérir de l'expérience.

Le Président a soumis au vote la question suivante : faut-il aujourd'hui et ici prévoir de reprendre dans le RID restructuré des dispositions pour les wagons-citernes ? En cas de réponse négative, il faudra procéder selon la proposition de la Tchéquie et acquérir de l'expérience sur la base d'essais, et revenir sur cette

keine Nachfrage nach Kesselwagen mit FVK-Tanks bestehe. Allerdings bestehe die Möglichkeit, dass sich dies in Zukunft ändere. Insofern wäre es aus Sicht der VPI für die Kesselwageneinsteller von Nachteil, wenn im Schienenverkehr nicht das gleiche Recht zur Anwendung käme wie im Straßenverkehr;

- mit Österreich und Bosnien-Herzegowina sei bereits eine multilaterale Sondervereinbarung abgeschlossen worden;
- die BAM erachte es als möglich, Kesselwagen mit selbsttragenden faserverstärkten Kunststofftanks herzustellen.

Zusammenfassend beantragte er, Kesselwagen mit FVK-Tanks grundsätzlich zuzulassen. Auf Grund der Erfahrungen aus der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (Leitung: Herr Kellerhaus) sollte für Kesselwagen jedoch das Vorhandensein eines Längsträgers vorgesehen und damit die selbsttragende Bauweise ausgeschlossen werden.

Der Vertreter der Tschechischen Republik vertrat die Auffassung, dass es noch zu früh sei, eine Entscheidung zu treffen. Um jedoch den Fortschritt nicht zu behindern und um Erfahrungen zu sammeln, sollten Versuche durchgeführt werden.

Der Vertreter Frankreichs äußerte Zweifel bezüglich der Verwendung solcher Tanks im Eisenbahnverkehr. Eine Studie im Bereich des Straßenverkehrs habe ergeben, dass solche Tanks in Frankreich fast nicht verwendet werden, da sie als weniger zuverlässig gelten.

Der Vertreter Belgiens erklärte, dass man in Belgien große Erfahrungen mit Tausenden von Tanks gesammelt habe, die auf der Grundlage der derzeitigen ADR-Vorschriften manuell hergestellt worden seien. Bei faserverstärkten Kunststofftanks gebe es kein selbsttragendes System, und die Verwendung sei auf Kohlenwasserstoffe begrenzt, da bei Versuchen mit Salzsäure katastrophale Ergebnisse erzielt worden seien. Diese Tanks reagieren empfindlich bei Stoffen mit höheren Fülltemperaturen. Da die Eisenbahntanks einen größeren Fassungsraum aufweisen und stärkeren Beanspruchungen ausgesetzt seien, schloss er sich dem Antrag Tschechiens an, zuerst Erfahrungen zu sammeln.

Der Vorsitzende stellte die folgende Frage zur Abstimmung: Soll hier und heute vorgesehen werden, in das umstrukturierte RID Vorschriften für Kesselwagen aufzunehmen? Im Falle eines ablehnenden Beschlusses müsse entsprechend dem Antrag Tschechiens vorgegangen werden, d.h. auf der

question ultérieurement. La Commission d'experts a refusé, par 3 voix pour, 11 voix contre et 3 abstentions, de reprendre immédiatement de telles dispositions.

Le Président a considéré, à l'issue de ce vote, qu'il faudrait prendre une décision pour l'avenir, à savoir sur l'agrément et l'utilisation de wagons-citernes avec citernes non autoportantes, mais avec longeron pour absorber les forces dynamiques du transport ferroviaire. Il a proposé que l'Allemagne soumette une nouvelle proposition pour la prochaine réunion.

Certaines délégations ont souhaité que les wagons-citernes soient pourvus d'un longeron et soient soumis à l'épreuve selon le chapitre 6.8, et qu'elles puissent prendre connaissance des résultats des épreuves selon le rapport de l'ORE.

La Commission d'experts a examiné ensuite la question des conteneurs-citernes et le représentant de l'Allemagne l'a l'informée qu'un accord multilatéral proposé par l'Allemagne, pour le trafic routier, a été signé avec la Belgique, la Norvège, l'Autriche et la Slovaquie, et que de tels conteneurs ont été construits selon les nouvelles dispositions. La procédure d'agrément est en cours ou terminée. Le Président a demandé l'avis des délégations sur la reprise de ces dispositions pour les conteneurs-citernes.

Le représentant de l'UIC a fait part de la décision du groupe permanent RID de l'UIC, à savoir d'accepter ces conteneurs-citernes en raison de l'intermodalité, mais à condition que les conteneurs-citernes soient pourvus d'une ossature ou d'un cadre de protection, pour pouvoir les fixer sur le wagon porteur.

Le Président a signalé qu'un cadre est prévu au chapitre 6.8 et le représentant de la Belgique a considéré que, sans cadre, il ne serait pas possible de manipuler et d'empiler de tels engins.

Le représentant de l'Allemagne a déclaré que la situation sera difficile pour les utilisateurs, étant donné qu'ils ne savent pas à l'avance pour quel mode de transport les conteneurs-citernes seront utilisés et que cette ossature n'est pas prévue actuellement au chapitre 6.9. Pour les constructeurs la situation n'est pas meilleure s'ils sont construits selon les nouvelles

Grundlage von Versuchen Erfahrungen gesammelt und zu einem späteren Zeitpunkt auf diese Frage zurückgekommen werden. Der RID-Fachausschuss lehnte es mit 3 Ja- und 11 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen ab, solche Vorschriften zum jetzigen Zeitpunkt zu übernehmen.

Nach Ausgang dieser Abstimmung vertrat der Vorsitzende die Auffassung, es müsse ein Beschluss für die Zukunft, d.h. bezüglich der Zulassung und Verwendung von Kesselwagen mit nicht selbsttragenden Tanks, jedoch mit einem Längsträger zur Aufnahme der im Eisenbahnverkehr auftretenden dynamischen Kräfte getroffen werden. Er schlug vor, dass Deutschland für die nächste Tagung einen neuen Antrag vorlegt.

Einige Delegationen äußerten den Wunsch, dass die Kesselwagen mit einem Längsträger versehen und einer Prüfung gemäß Kapitel 6.8 unterzogen werden sollten. Darüber hinaus wünschten sie, von den Ergebnissen der Prüfungen gemäß dem ORE-Bericht Kenntnis zu nehmen.

Der RID-Fachausschuss beriet anschließend die Frage der Tankcontainer. Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass eine von Deutschland vorgeschlagene multilaterale Sondervereinbarung für den Straßenverkehr von Belgien, Norwegen, Österreich und der Slowakei unterzeichnet und solche Container entsprechend den neuen Vorschriften hergestellt worden seien. Das Zulassungsverfahren werde derzeit durchgeführt oder sei bereits abgeschlossen. Der Vorsitzende bat die Delegationen um ihre Meinung bezüglich der Aufnahme dieser Vorschriften für Tankcontainer.

Der Vertreter der UIC teilte den Beschluss der ständigen RID-Arbeitsgruppe der UIC mit, wonach diese Tankcontainer aus Gründen der Intermodalität zugelassen werden sollten, jedoch unter der Bedingung, dass die Tankcontainer über ein Rahmenwerk oder einen Schutzrahmen verfügen, um den Tankcontainer auf dem Tragwagen befestigen zu können.

Der Vorsitzende machte darauf aufmerksam, dass ein solcher Rahmen in Kapitel 6.8 vorgesehen sei. Der Vertreter Belgiens vertrat die Auffassung, dass es ohne einen solchen Rahmen nicht möglich sei, derartige Container handzuhaben und zu stapeln.

Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass sich die Situation für die Verwender solcher Tankcontainer schwierig gestalten werde, da sie nicht im Voraus wüßten, mit welchem Verkehrsträger die Tankcontainer befördert würden. Dieses Rahmenwerk sei in Kapitel 6.9 gegenwärtig nicht vorgesehen. Für die Hersteller sei die Situation nicht besser, wenn Container entsprechend

prescriptions et que l'on crée de nouvelles exigences.

La Commission d'experts a considéré qu'il n'était pas possible de se prononcer sur le principe lui-même d'accepter de tels conteneurs-citernes en trafic ferroviaire, si l'on n'avait pas encore de décision de la Réunion commune au sujet de l'ossature, car une telle décision relève de la Réunion commune.

Le représentant de l'Allemagne a fait part de sa déception sur la tournure des événements. Ce texte a été soumis deux fois à la Réunion commune et l'on vient seulement maintenant avec des exigences supplémentaires. Les conteneurs-citernes sont des engins multimodaux et le texte proposé en tient compte. La Réunion commune a déjà décidé et la Commission d'experts devrait accepter le transport ferroviaire aux conditions du chapitre 6.9.

Le Président a rappelé que la Commission discute de la sécurité du trafic ferroviaire. L'exigence 4g n'entre pas en considération pour les conteneurs-citernes, car ils sont transportés en trains complets de conteneurs, sans triage, ou en wagons spéciaux avec dispositif d'absorption des chocs. La Réunion commune doit rediscuter de cette question et examiner l'exigence supplémentaire de l'ossature. La Commission d'experts décidera plus tard.

Un représentant du secrétariat a proposé de ne pas poursuivre la discussion ici. La Réunion commune devrait discuter de cette exigence supplémentaire fondamentale et le représentant de l'Allemagne devrait fournir, dans un document, des explications sur la façon dont sont construits ces conteneurs-citernes, étant donné qu'ils sont peut-être déjà pourvus d'une telle ossature.

La Commission d'experts a refusé de prendre une décision maintenant par 5 voix pour et 7 voix contre. Elle a convenu de procéder comme l'a proposé le secrétariat. Mis à part la question de l'ossature, aucune observation n'a été formulée sur le contenu du chapitre 6.9. L'adoption a ainsi été reportée.

Il ressort de la discussion que le courant ne passe pas toujours entre les ministères et les réseaux ferroviaires, car sinon comment expliquer le fait que ces dispositions aient été adoptées sans opposition à la Réunion commune et dans le cadre du transport multimodal. Les réseaux ferroviaires auraient dû faire part plus tôt de leurs "réticences" ou de leurs observations auprès de

den neuen Vorschriften hergestellt worden seien und nun neue Vorschriften geschaffen würden.

Der RID-Fachausschuss vertrat die Auffassung, dass es nicht möglich sei, sich über den eigentlichen Grundsatz der Annahme solcher Tankcontainer im Eisenbahnverkehr zu äußern, solange kein Beschluss der Gemeinsamen Tagung bezüglich des Rahmenwerks vorliege. Schließlich müsse ein solcher Beschluss von der Gemeinsamen Tagung gefasst werden.

Der Vertreter Deutschlands zeigte sich über den Verlauf der Ereignisse enttäuscht. Dieser Text sei der Gemeinsamen Tagung zweimal vorgelegt worden, und erst jetzt würden zusätzliche Forderungen gestellt. Tankcontainer seien multimodale Beförderungsgeräte, was im beantragten Text berücksichtigt werde. Die Gemeinsame Tagung habe bereits einen Beschluss gefasst, und der RID-Fachausschuss müsse nun die Eisenbahnbeförderung gemäss den Bedingungen des Kapitels 6.9 zulassen.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass es bei dieser Diskussion um die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gehe. Die 4g-Forderung komme für die Tankcontainer nicht in Betracht, da diese entweder in Container-Ganzzügen ohne Rangierbewegungen oder auf speziellen Wagen mit Stoßverzeheinrichtung befördert werden. Die Gemeinsame Tagung müsse diese Frage nochmals beraten und die zusätzliche Forderung eines Rahmenwerks prüfen. Der RID-Fachausschuss werde dann zu einem späteren Zeitpunkt darüber beschließen.

Ein Vertreter des Sekretariats beantragte, die Diskussion in diesem Rahmen nicht weiterzuführen. Die Gemeinsame Tagung müsse über diese zusätzliche grundsätzliche Forderung beraten. Der Vertreter Deutschlands sollte in einem Dokument Erläuterungen über die Art der Herstellung dieser Tankcontainer liefern, da diese eventuell bereits über eine solches Rahmenwerk verfügen.

Der RID-Fachausschuss lehnte es mit 5 Ja- und 7 Nein-Stimmen ab, zum jetzigen Zeitpunkt einen Beschluss zu fassen. Er kam überein, der vom Sekretariat vorgeschlagenen Vorgehensweise zu folgen. Abgesehen von der Frage des Rahmenwerks wurde keine Bemerkung zum Inhalt des Kapitels 6.9 vorgebracht. Die Annahme wurde somit verschoben.

Aus der Diskussion ergibt sich, dass nicht immer eine gute Kommunikation zwischen den Ministerien und den Eisenbahnunternehmen besteht. Wie sonst ließe sich die Tatsache erklären, dass diese Vorschriften problemlos bei der Gemeinsamen Tagung und im Rahmen der multimodalen Beförderung angenommen wurden? Die Eisenbahnunternehmen hätten den Ministerien ihre

leurs ministères.

Questions restées en suspens lors des 34ème et 35ème sessions

Norme CEN prEN 12972

Dans le contexte du rapport de la 35ème session (v. Bulletin 2/1999, p. 45 ss.) et de son annexe 2 (2ème résolution de la Commission d'experts), le représentant du CEN a rappelé la prise de position du CEN sur la lettre adressée par le secrétariat. Il a ajouté que la soumission au Vote Formel aura lieu dès le 25 février 2000 et que les membres du CEN auront 3 mois pour adopter ou refuser la norme. Si elle est adoptée, elle sera soumise à la Commission d'experts du RID et au WP.15. Le représentant du CEN a précisé que ce projet de norme peut encore être modifié si les délégués de cette réunion lui communiquent leurs remarques.

Le Président a préconisé de ne pas discuter en détail sur le contenu, mais de décider si oui ou non l'on peut se référer à cette norme dans le RID.

Le représentant de l'Allemagne a souhaité que l'on en discute en corrélation avec le projet d'accord bilatéral sur la reconnaissance réciproque des épreuves périodiques (NL-D). Cet accord bilatéral va plus loin que la norme qui n'est pas suffisante sur certains points. P. ex. l'épreuve périodique, ne doit pas être basée uniquement sur le certificat de la dernière épreuve périodique, mais également sur le livret d'épreuve pour l'agrément. Il a considéré que les accords bilatéraux sont encore nécessaires.

Le représentant de l'UIC a communiqué la position du groupe permanent RID de l'UIC, à savoir que cette norme n'est pas conforme au RID, notamment pour certaines définitions. Un représentant du groupe avait présenté au CEN les résultats des travaux sur la reconnaissance réciproque au niveau ferroviaire. Le CEN n'a pas complètement tenu compte de ces travaux. La norme doit donc encore être améliorée avant que le RID puisse s'y référer.

Le représentant de la Suisse a déclaré que le recours aux accords bilatéraux, tels que le projet D-NL est certes pragmatique, mais il n'est pas satisfaisant. Il a constaté que c'est la première fois qu'une norme est présentée à la Commission d'experts et que cette norme a une

Bedenken oder Bemerkungen früher mitteilen müssen.

Bei der 34. und 35. Tagung offen gebliebene Fragen

CEN-Norm prEN 12972

In Zusammenhang mit dem Bericht über die 35. Tagung (s. Zeitschrift 2/1999, S. 45 ff) und dessen Anlage 2 (2. Resolution des RID-Fachausschusses) erinnerte der Vertreter des CEN an die Stellungnahme des CEN zu den vom Sekretariat versandten Schreiben. Er fügte hinzu, die formelle Abstimmung finde ab dem 25. Februar 2000 statt, und die Mitglieder des CEN verfügten danach über einen Zeitraum von 3 Monaten, um die Norm anzunehmen oder abzulehnen. Im Falle ihrer Annahme werde sie dem RID-Fachausschuss und der WP.15 unterbreitet. Der Vertreter des CEN präzisierte, dass dieser Normenentwurf noch geändert werden könne, sofern ihm die Delegierten an dieser Tagung ihre Bemerkungen mitteilen.

Der Vorsitzende zog es vor, den Inhalt nicht im Detail zu beraten, sondern zu entscheiden, ob im RID auf diese Norm verwiesen werden könne.

Der Vertreter Deutschlands forderte, dass darüber im Zusammenhang mit dem Entwurf einer zwischen den Niederlanden und Deutschland geschlossenen bilateralen Vereinbarung betreffend die gegenseitige Anerkennung der wiederkehrenden Prüfungen beraten werde. Diese bilaterale Vereinbarung gehe über die Norm hinaus, die in gewissen Punkten nicht ausreichend sei. So müsse die wiederkehrende Prüfung nicht nur auf der Grundlage der Zertifikate der letzten Prüfung, sondern auch auf der Grundlage des Prüfbuchs für die Zulassung durchgeführt werden. Er vertrat die Auffassung, dass bilaterale Vereinbarungen weiterhin erforderlich seien.

Der Vertreter der UIC informierte über den Standpunkt der ständigen RID-Arbeitsgruppe der UIC, wonach diese Norm, insbesondere was bestimmte Begriffsbestimmungen betreffe, nicht dem RID entspreche. Ein Vertreter der Arbeitsgruppe habe dem CEN die Ergebnisse der Arbeiten über die gegenseitige Anerkennung auf Eisenbahnebene mitgeteilt. Das CEN habe jedoch diese Arbeiten nicht in vollem Umfang berücksichtigt. Demzufolge müsse die Norm noch verbessert werden, bevor darauf im RID Bezug genommen werden könne.

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass der Weg über bilaterale Vereinbarungen wie zwischen Deutschland und den Niederlanden zwar pragmatisch, jedoch nicht zufriedenstellend sei. Er stellte fest, dass dies das erste Mal sei, dass dem RID-Fachausschuss eine Norm vor-

influence sur l'évolution future. N'ayant malheureusement pas eu la possibilité d'en discuter, et à ce stade décisionnel, les délégués se trouvent confrontés à un fait accompli. Si la Commission d'experts et le WP.15 ne trouvent pas une solution satisfaisante pour la reconnaissance réciproque des épreuves, la Commission européenne pourrait édicter une directive et résoudre la question à sa façon, comme dans le cas de la directive sur les récipients à pression. Le représentant de la Suisse a proposé, dans l'optique des diverses normes en préparation et qui devront bientôt être intégrées, que la Réunion commune confie un mandat pertinent à un groupe d'experts. Plusieurs experts présents sont membres du WG5 du TC 296 et sont donc responsables de cette situation pour cette norme. Il a cependant convenu que cette norme serait une bonne base de travail, mais en tant que seule base pour la reconnaissance réciproque des épreuves elle serait insuffisante. On ne pourrait s'y référer que partiellement.

Le représentant du CEN a expliqué que son mandat consiste en la vérification de la conformité de la norme avec le RID/ADR, mais qu'il n'est pas un expert en épreuves périodiques. Il a rappelé que la norme a été élaborée en 1996, il y a donc 3 ans, et que les commentaires faits à l'époque par l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche ont été pris en compte. Comparativement aux dispositions proposées par l'UIP et présentées à la 34ème session, la norme est plus explicite. La différence principale se situe au niveau de la pression de l'épreuve d'étanchéité. Il serait possible, à son avis, d'avoir plus de critères pour vérifier p. ex. l'épaisseur minimale.

En ce qui concerne l'accord bilatéral, il a constaté que celui-ci comporte des dispositions supplémentaires qui ne figurent pas dans le RID. Pourquoi ne pas les avoir introduites dans la norme, notamment l'épreuve de déchirement ? Il serait dommage de tout arrêter, car cette norme constitue une bonne base. L'accord bilatéral n'est pas une solution finale. Rome et Venise n'ayant pas été construites en un jour, il faudrait réviser la norme sur la base de l'accord bilatéral.

Le Président a demandé, pour respecter l'échéance du 1^{er} juillet 2001, s'il était possible d'y apporter des modifications pour être conforme au RID restructuré et pour ce qui concerne les définitions et l'agrément. Il a en outre demandé à quelles citernes s'appliquerait cette norme (wagon-citerne, véhicule-citerne, conteneur-citerne, citerne mobile).

gelegt werde, was einen Einfluss auf die künftige Entwicklung habe. In diesem entscheidenden Stadium habe der RID-Fachausschuss leider keine Gelegenheit gehabt, darüber zu beraten, und stehe nun vor vollendeten Tatsachen. Sollte der RID-Fachausschuss oder die WP.15 keine befriedigende Lösung für die gegenseitige Anerkennung von Prüfungen finden, könnte die Europäische Kommission eine Richtlinie erlassen und die Frage auf ihre Art lösen, wie im Falle der Transport-Druckgeräte-Richtlinie geschehen. Der Vertreter der Schweiz schlug im Hinblick auf die diversen, bald zur Einbindung bereiten Normen vor, dass die Gemeinsame Tagung einer Expertengruppe ein entsprechendes Mandat erteile. Mehrere der anwesenden Delegierten seien Mitglieder der WG 5 des TC 296 und seien demnach, was diese Norm anbelange, für die jetzige Situation verantwortlich. Er gestand ein, dass diese Norm eine gute Arbeitsgrundlage bilde, für eine gegenseitige Anerkennung von Prüfungen als alleinige Grundlage jedoch nicht ausreiche. Es könne nur zum Teil darauf verwiesen werden.

Der Vertreter des CEN erklärte, sein Mandat bestehe in der Prüfung der Konformität der Norm mit dem RID/ADR. Er sei jedoch kein Experte auf dem Gebiet der wiederkehrenden Prüfungen. Er erinnerte daran, dass die Norm 1996, also vor 3 Jahren ausgearbeitet worden sei und die damaligen Bemerkungen Deutschlands, der Schweiz und Österreichs berücksichtigt worden seien. Im Vergleich zu den von der UIP beantragten Vorschriften, die bei der 34. Tagung vorgelegt worden seien, sei die Norm expliziter. Der Hauptunterschied bestehe auf der Ebene des Prüfdrucks für die Dichtheitsprüfungen. Seiner Meinung nach sei es möglich, über mehr Kriterien zu verfügen, um z.B. die Mindestwanddicke zu prüfen.

Bezüglich der bilateralen Vereinbarung stellte er fest, dass diese zusätzliche Vorschriften beinhalte, die nicht im RID erscheinen. Es stellt sich die Frage, warum diese, insbesondere die Rissprüfung, nicht in die Norm aufgenommen worden seien. Es wäre bedauerlich, alle Arbeiten einzustellen, da diese Norm eine gute Grundlage bilde. Die bilaterale Vereinbarung sei keine endgültige Lösung. Rom und Venedig seien auch nicht an einem Tag erbaut worden und so müsse die Norm auf der Grundlage der bilateralen Vereinbarung überarbeitet werden.

Um den Termin des 1. Juli 2001 einzuhalten, fragte der Vorsitzende, ob es möglich sei, die Norm zu ändern, damit sie mit dem umstrukturierten RID und hinsichtlich der Begriffsbestimmungen und der Zulassung übereinstimmt. Darüber hinaus erkundigte er sich danach, auf welche Tanks diese Norm Anwendung findet (Kesselwagen, Tankwagen, Tankcontainer,

Le représentant du CEN a répondu que, compte tenu de la procédure d'adoption, il serait encore théoriquement possible d'inclure les amendements techniques de l'accord bilatéral. En cours de réunion, il se mettra en contact avec le représentant de l'Allemagne pour examiner ces questions. Il a ajouté que cette norme pourrait également être modifiée à un stade ultérieur, mais cette procédure risquerait de repousser la mise en vigueur du projet de norme.

Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'il serait en mesure de communiquer les points litigieux, mais qu'il y avait des divergences de fond.

Le représentant de la Suisse a estimé que les divergences ne pourraient pas être grandes ou graves, étant donné que c'étaient des experts qui avaient élaboré cette norme à l'époque. En réponse à la demande du Président, il a déclaré que cette norme s'appliquait à toutes les citernes de 450 l et plus utilisées en transport terrestre européen, c.-à-d. selon les appendices X et XI/B.1a et B.1b. En ce qui concerne l'épreuve d'étanchéité, la norme irait plus loin que le RID/ADR, la norme étant alignée sur le Règlement type de l'ONU. Il a rappelé que, tenant compte de la discussion lors de la 35^{ème} session, une norme serait nécessaire en ce qui concerne l'entretien et la réparation des wagons-citernes.

Le représentant du CEN a rapporté sur les résultats du groupe de travail **ad hoc** qui s'est réuni dans l'intervalle. Il a regretté que les remarques lui aient été communiquées si tardivement. Celles d'ordre rédactionnel ne poseront pas de problème. En revanche, la pression de l'épreuve d'étanchéité est plus problématique. Le Règlement type est plus logique que le RID/ADR, car p. ex. 8 bar pour certains gaz est inférieur à la tension de vapeur. Le RID/ADR n'est donc pas pratique. Trois solutions sont envisageables :

- a) la Réunion commune et la Commission d'experts acceptent ce qui se trouve dans la norme, c.-à-d. que la norme garantit un niveau de sécurité correspondant au RID/ADR
- b) la norme est modifiée conformément au RID/ADR, bien que cela n'ait pas de sens pour certains gaz
- c) la norme ne reprend aucune valeur de la pression d'épreuve et renvoie, pour ces valeurs, aux différents règlements.

ortsbewegliche Tanks).

Der Vertreter des CEN antwortete, dass es angesichts des Annahmeverfahrens theoretisch noch möglich sei, die technischen Änderungen der bilateralen Vereinbarung aufzunehmen. Er werde sich noch im Verlauf der Tagung mit dem Vertreter Deutschlands in Verbindung setzen, um diese Fragen zu prüfen. Er fügte hinzu, dass diese Norm auch zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden könnte, doch würde dieses Verfahren möglicherweise die Inkraftsetzung des Norm-Vorschlags verzögern.

Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass er in der Lage sei, die strittigen Punkte mitzuteilen, doch bestünden grundsätzliche Divergenzen.

Der Vertreter der Schweiz vertrat die Auffassung, dass die Divergenzen nicht bedeutender oder schwerwiegender Natur sein können, da diese Norm von Experten ausgearbeitet worden sei. In Beantwortung der Frage des Vorsitzenden erklärte er, diese Norm betreffe alle im europäischen Landverkehr verwendeten Tanks mit einem Fassungsraum von mindestens 450 Litern, d.h. alle Tanks gemäß den Anhängen X und XI / B.1a und B.1b. Was die Dichtheitsprüfung betreffe, gehe die Norm über das RID/ADR hinaus, da die Norm dem UN-Modellvorschriftenwerk angeglichen sei. Er erinnerte daran, dass unter Berücksichtigung der Diskussion bei der 35. Tagung eine Norm für den Unterhalt und die Instandsetzung der Kesselwagen erforderlich sei.

Der Vertreter des CEN berichtete über die Ergebnisse der **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe, die in der Zwischenzeit getagt hatte. Er bedauerte, dass ihm die Bemerkungen sehr spät mitgeteilt worden seien. Die redaktionellen Bemerkungen bereiteten keine Schwierigkeiten. Hingegen sei der Druck für die Dichtheitsprüfung problematischer. Das UN-Modellvorschriftenwerk sei logischer als das RID/ADR, da z.B. der Wert von 8 bar für bestimmte Gase geringer als der Dampfdruck sei. Das RID/ADR sei daher unpraktisch. Drei Lösungen seien vorstellbar:

- a) die Gemeinsame Tagung und der RID-Fachausschuss akzeptieren den Inhalt der Norm, d.h. die Norm gewährleistet ein dem RID/ADR entsprechendes Sicherheitsniveau;
- b) die Norm wird dem RID/ADR entsprechend geändert, auch wenn dies für bestimmte Gase keinen Sinn ergibt;
- c) die Norm übernimmt keinen Wert für den Prüfdruck und verweist für diese Werte auf die verschiedenen Vorschriftenwerke.

Il a considéré que la solution a) peut être décidée par la Commission d'experts, tandis que pour les solutions b) et c) cela nécessiterait la création d'un groupe de travail au CEN en février et l'accord de la Réunion commune pour que cette norme soit présentée en septembre seulement, ce qui créerait un problème de mise en vigueur. Il a déduit de la discussion que la Commission d'experts du RID n'acceptait pas la norme ou ne la considérait pas comme équivalente.

Le Président a proposé au CEN de présenter un document informel à la Réunion commune de mars sur la pression de l'épreuve d'étanchéité, car il s'agit-là de la seule question fondamentale en suspens.

Le représentant de la Belgique a estimé qu'un groupe de travail en février ne permettrait pas à la Réunion commune de prendre une décision, ce serait trop tard. Il a par ailleurs déclaré qu'une pression supérieure à 8 bar déformerait ou fissurerait la citerne. C'est la raison pour laquelle l'on avait décidé d'une pression de 4 à 8 bar. A son avis la norme ne devrait pas différer du RID/ADR sans raison de sécurité. Le CEN devrait avancer ses arguments de sécurité pour maintenir la différence entre le RID/ADR et la norme.

Le Président, considérant que la norme CEN était alignée sur le Règlement type, mais s'appliquait aux citernes RID/ADR et aux citernes mobiles, a proposé que la norme reprenne les différences, c.-à-d. les pressions selon le RID/ADR pour les citernes selon le chapitre 6.8 et celles selon le Règlement type pour les citernes mobiles. Il en va de même pour la définition de la pression de service. Cela se justifierait étant donné qu'une utilisation réciproque n'était pas possible et l'on pourrait résoudre ce problème avant la fin février.

Le représentant du Royaume-Uni a estimé que la Réunion commune devait pouvoir se prononcer. Si la Commission d'experts modifiait la norme, la Réunion commune n'aurait pas de choix. Etant donné que le groupe CEN avait choisi l'harmonisation avec le Règlement type, il y avait également des délégations qui voulaient cette harmonisation.

Le Président a rétorqué que si l'on procédait à une harmonisation avec le Règlement type en ce qui concerne la pression de l'épreuve d'étanchéité et la pression de service, au niveau des définitions, il s'agirait d'une remise en question du chapitre 6.8 et des citernes

Seiner Meinung nach könnte die Lösung a) im RID-Fachausschuss beschlossen werden, während für die Lösungen b) und c) für Februar die Schaffung einer Arbeitsgruppe beim CEN sowie die Zustimmung der Gemeinsamen Tagung erforderlich wären, um diese Norm erst im September vorlegen zu können. Dies würde jedoch zu einem Problem für die Inkraftsetzung führen. Er schloss aus der Diskussion, dass der RID-Fachausschuss die Norm nicht annimmt oder sie als nicht äquivalent betrachtet.

Der Vorsitzende schlug dem CEN vor, der Gemeinsamen Tagung im März ein informelles Dokument über den Druck für die Dichtheitsprüfung vorzulegen, da es sich hier um die einzige noch offene grundsätzliche Frage handele.

Der Vertreter Belgiens war der Auffassung, dass eine im Februar tagende Arbeitsgruppe es der Gemeinsamen Tagung nicht ermöglichen würde, einen Beschluss zu fassen, da es hierfür zu spät wäre. Darüber hinaus erklärte er, dass ein Druck von mehr als 8 bar zu Verformungen und Rissen im Tank führen würde. Aus diesem Grunde habe man sich für einen Druck zwischen 4 und 8 bar entschieden. Seiner Meinung nach dürfe die Norm ohne sicherheitsrelevanten Grund nicht vom RID/ADR abweichen. Das CEN sollte seine Sicherheitsargumente vorbringen, um den Unterschied zwischen RID/ADR und der Norm beizubehalten.

Davon ausgehend, dass die CEN-Norm an das UN-Modellvorschriftenwerk angeglichen ist, jedoch für RID/ADR-Tanks und ortsbewegliche Tanks Anwendung findet, schlug der Vorsitzende vor, dass in die Norm die Unterschiede übernommen werden sollten, d.h. die Drücke gemäß RID/ADR für Tanks nach Kapitel 6.8 und die Drücke gemäß UN-Modellvorschriftenwerk für Tanks. Das gleiche gelte für die Begriffsbestimmung des Betriebsdrucks. Dies sei gerechtfertigt, da eine gegenseitige Verwendung nicht möglich sei. Dieses Problem könnte bis Ende Februar gelöst werden.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs vertrat die Auffassung, dass die Gemeinsame Tagung in der Lage sein müsse, sich zu äußern. Wenn die Norm im RID-Fachausschuss geändert werde, werde der Gemeinsamen Tagung jegliche Wahlmöglichkeit entzogen. Da die CEN-Arbeitsgruppe sich für die Harmonisierung mit dem UN-Modellvorschriftenwerk ausgesprochen habe, gebe es auch Delegationen, die diese Harmonisierung wünschten.

Der Vorsitzende erwiderte, dass eine Harmonisierung des Drucks für die Dichtheitsprüfung und des Betriebsdrucks bei den Begriffsbestimmungen mit dem UN-Modellvorschriftenwerk bedeute, dass das Kapitel

RID/ADR.

Le représentant du CEN a craint que la proposition du CEN à la Réunion commune figure à la fin de l'ordre du jour et qu'il y aurait peu de chance qu'elle soit traitée. Il a demandé le soutien de la Commission d'experts pour que sa proposition soit discutée. Sa proposition pourrait viser, soit à faire une référence dans la norme aux autres réglementations, soit à introduire dans la norme les dispositions du RID/ADR. Il a douté sur les chances de réussite et qu'au mois de mai ou juin la norme soit publiée.

Le Président a souhaité que la Réunion commune soit créative et ait le sens du compromis, vu la nécessité d'harmonisation, et qu'elle considérera cette question prioritaire.

Dans ce contexte également le courant ne passe pas toujours entre les représentants gouvernementaux (ou membres des instituts nationaux de normalisation) au CEN et les ministères.

Transport de matières explosives primaires

Ces matières ne sont actuellement pas admises au transport selon le RID.

Le secrétariat a fait part de la décision prise par le groupe permanent RID de l'UIC, à savoir que ces transports par chemin de fer ne devraient pas systématiquement être interdits, car ils sont autorisés en trafic national en France, mais être soumis à l'autorisation de l'autorité compétente et aux conditions fixées par elle.

Le représentant des Pays-Bas a estimé qu'il ne s'agissait pas d'un problème de méthode d'emballage, mais des matières elles-mêmes (matières explosibles primaires comportant un risque d'explosion en masse), et que la situation en trafic ferroviaire était différente.

Le représentant de la France a prié la Commission d'experts de se prononcer sur les questions suivantes :

- a) faut-il autoriser ces transports par chemin de fer
- b) si oui, soit selon l'instruction d'emballage pertinente prévue dans l'ADR
- c) ou soit aux conditions plus sévères de l'autorité compétente.

La Commission d'experts a refusé d'autoriser ces transports par 4 voix pour et 5 voix contre.

6.8 und die RID/ADR-Tanks in Frage gestellt werden.

Der Vertreter des CEN äußerte die Befürchtung, dass der Antrag des CEN an die Gemeinsame Tagung am Ende der Tagesordnung erscheinen werde und dadurch kaum Chancen bestünden, diesen zu behandeln. Er bat den RID-Fachausschuss um Unterstützung, damit sein Antrag beraten werde. Sein Antrag könnte entweder darauf abzielen, einen Verweis auf andere Vorschriften in die Norm aufzunehmen oder die Vorschriften des RID/ADR in die Norm zu übernehmen. Er äußerte Zweifel bezüglich der Erfolgsaussichten und der Veröffentlichung der Norm im Mai oder Juni.

Der Vorsitzende brachte den Wunsch zum Ausdruck, dass die Gemeinsame Tagung sich kreativ und kompromissbereit zeige und diese vorrangige Frage behandle.

Auch in diesem Kontext besteht nicht immer eine gute Kommunikation zwischen den Vertretern der Regierungen (oder Mitgliedern der nationalen Normungsinstitute) beim CEN und den Ministerien.

Beförderung von Primärsprengstoffen

Diese Stoffe sind zur Zeit gemäß RID nicht zur Beförderung zugelassen.

Das Sekretariat informierte über den Beschluss der ständigen RID-Arbeitsgruppe der UIC, dass diese Beförderungen mit der Eisenbahn nicht systematisch verboten werden sollten, da sie im nationalen Verkehr in Frankreich erlaubt seien, dort jedoch einer Genehmigung durch die zuständige Behörde sowie den von ihr festgelegten Bedingungen unterliegen.

Der Vertreter der Niederlande war der Auffassung, dass es sich nicht um ein Problem der Verpackungsmethode, sondern der Stoffe selbst (massenexplosionsfähige Primärsprengstoffe) handele und dass die Situation im Eisenbahnverkehr unterschiedlich sei.

Der Vertreter Frankreichs bat den RID-Fachausschuss, sich zu den folgenden Fragen zu äußern:

- a) Sollen diese Beförderungen mit der Eisenbahn zugelassen werden?
- b) Wenn ja, entsprechend der im ADR vorgesehenen Verpackungsanweisung?
- c) Oder entsprechend den strengeren Bedingungen der zuständigen Behörde?

Der RID-Fachausschuss lehnte eine Genehmigung dieser Beförderungen mit 4 Ja- und 5 Nein-Stimmen ab.

Réunion commune RID/ADR*Genève, 13-24 mars 2000*

22 Gouvernements et 9 organisations internationales non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne, ont participé à cette session sous la présidence de M. Johansen (Norvège) et la vice-présidence de M. Rein (Allemagne). La session a été entièrement consacrée à l'adoption définitive du texte restructuré complet du RID/ADR **devant** entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2001.

Le Directeur de la Division des transports de la CEE/ONU, M. J. Capel Ferrer, a souhaité la bienvenue aux participants. Il a souligné la nécessité pour la Réunion commune de conclure, à la présente session, les travaux sur la restructuration du RID et de l'ADR, afin de permettre à la Commission d'experts du RID et au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (ADR) d'adopter les textes définitifs pour entrée en vigueur à la date fixée du 1^{er} juillet 2001. Il a informé la Réunion commune que le Comité des transports intérieurs avait demandé que cet objectif soit respecté et avait prié les présidents de la Réunion commune et du Groupe de travail WP.15 et le secrétariat d'écarter systématiquement toute proposition qui aurait pour effet de retarder les travaux. Il a également informé la Réunion commune que l'Organisation maritime internationale avait adopté la date du 1^{er} janvier 2001 pour l'entrée en vigueur du Code IMDG restructuré, avec une période transitoire de un an. Comme le décalage avec la réglementation maritime, et également la réglementation du transport aérien, causera inévitablement des problèmes en trafic multimodal, il a souhaité que tout soit mis en œuvre pour que ce décalage ne dépasse pas les six mois.

La Commission européenne, puis le Président du Sous-comité et du Comité d'experts de l'ONU, géniteurs des "Recommandations de l'ONU" ont renforcé cette pression exercée par le Directeur de la Division des Transports. Le Président du Sous-comité et du Comité d'experts de l'ONU a regretté profondément en cours de session, que certains représentants des Etats membres de la CEE/ONU et de l'OTIF, qui avaient participé à l'élaboration du Règlement type de l'ONU, et l'avaient approuvé au sein du Comité d'experts du Conseil économique et social de l'ONU, tentaient à présent de rédiger des textes différents sur la forme sans pour autant les modifier de manière significative sur le fond. Il a estimé que cette attitude était contraire au mandat de la Réunion commune qui prévoit en principe l'harmonisation, autant que faire se peut, avec le Règlement type de l'ONU. Elle résulte en outre en une

Gemeinsame Tagung RID/ADR*Genf, 13.-24. März 2000*

22 Regierungen und 9 internationale nichtstaatliche Organisationen sowie die Europäische Kommission nahmen an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Rein (Deutschland) teil. Die Tagung galt ausschließlich der endgültigen Annahme des gesamten umstrukturierten Textes des RID/ADR, der zum 1. Juli 2001 in Kraft treten **soll**.

Der Direktor der Transportabteilung der ECE/UNO, Herr J. Capel Ferrer, hieß die Teilnehmer willkommen. Er unterstrich die Notwendigkeit, die Arbeiten zur Umstrukturierung des RID und des ADR während dieser Gemeinsamen Tagung abzuschließen, damit der RID-Fachausschuss und die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter die endgültigen Texte im Hinblick auf deren Inkrafttreten am 1. Juli 2001 annehmen können. Er teilte der Gemeinsamen Tagung mit, dass der Binnenverkehrsausschuss die Einhaltung dieses Ziels gefordert und die Vorsitzenden der Gemeinsamen Tagung und der Arbeitsgruppe WP.15 sowie das Sekretariat gebeten habe, jeden Antrag, der die Arbeiten verzögern würde, systematisch abzulehnen. Ferner informierte er die Gemeinsame Tagung darüber, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) das Datum des 1. Januar 2001 für das Inkrafttreten des umstrukturierten IMDG-Codes mit einer Übergangsfrist von einem Jahr angenommen habe. Da der Rückstand gegenüber dem Seeschiffahrts- und Luftfahrtregelwerk unweigerlich zu Problemen im multimodalen Verkehr führen werde, wünschte er, dass alles daran gesetzt werde, diesen Rückstand auf maximal sechs Monate zu begrenzen.

Die Europäische Kommission und anschließend der Vorsitzende des UN-Expertenunterausschusses und des UN-Expertenausschusses, die beide "Väter" der "UN-Empfehlungen" sind, verstärkten nochmals diesen vom Direktor der Transportabteilung ausgeübten Druck. Der Vorsitzende des UN-Expertenunterausschusses und des UN-Expertenausschusses bedauerte zutiefst, dass einige Vertreter der Mitgliedstaaten der ECE/UNO und der OTIF, die an der Ausarbeitung des UN-Modellvorschriftenwerks für die Beförderung gefährlicher Güter teilgenommen und dieses im Rahmen des Expertenausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der UNO angenommen haben, nunmehr versuchten, Texte zu verfassen, die von der Form abweichen, ohne diese inhaltlich bedeutsam zu ändern. Er vertrat die Auffassung, dass diese Haltung dem Mandat der

perte de temps tout à fait considérable pour l'ensemble des délégués participant aux travaux de la Réunion commune et en un gaspillage des ressources de la CEE et de l'OTIF, ceci malgré les consignes directes du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU qui ont été clairement rappelées par le Directeur de la Division des transports de la CEE/ONU au début de la session.

Le Président du Comité d'experts de l'ONU avait cependant "admis", en début de déclaration, être conscient que le Règlement type de l'ONU n'était pas parfait, mais cela ne figurait plus dans le texte qu'il remit au secrétariat ...

Les conditions dans lesquelles la Réunion commune s'est déroulée méritent aussi d'être mentionnées :

- un seul document de base était parvenu aux délégués par le canal normal de distribution - ce grief ne concerne pas la langue allemande -, une partie des autres documents de base ayant figuré sur le site internet de la CEE/ONU que peu de temps avant la réunion;
- certains autres documents de base ont été distribués au début ou en cours de réunion;
- certains n'étaient disponibles qu'en langue anglaise.

Il faut cependant relever que la plupart de ces documents n'étaient pas nouveaux et avaient déjà été adoptés en principe par la Réunion commune, ils avaient simplement été révisés "rédactionnellement" ou alignés sur la 11ème révision du Règlement type de l'ONU.

Néanmoins, le Règlement intérieur n'était pas respecté.

Tous les textes ont été adoptés, au pas de charge, le grand tableau des matières, avec sa vingtaine de colonnes, devant cependant encore être vérifié par certaines délégations, sans qu'un délai ait été fixé ...

Il a fallu en outre avoir recours à deux groupes de travail **ad hoc**, qui ont siégé l'un parallèlement, l'autre en dehors des heures de réunion, pour examiner des textes nouveaux : chapitre 3.1 (explication des colonnes du tableau), 3.2 (agencement des colonnes) et 5.3 (étiquetage/ plaques-étiquettes et marquage des engins de transport, à l'exception des colis, GRV et grands

Gemeinsamen Tagung, das eine weitestgehende Angleichung an das UN-Modellvorschriftenwerk vorsehe, widerspreche. Diese Haltung führe außerdem zu einem beträchtlichen Zeitverlust für die Gesamtheit der Delegierten, die an den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung teilnehmen, sowie zu einer Verschwendung der Mittel der ECE und der OTIF, und dies trotz der direkten Anweisungen des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO, an die der Direktor der Transportabteilung der ECE/UNO zu Beginn der Tagung eindringlich erinnert habe.

Der Vorsitzende des UN-Expertenausschusses hat jedoch zu Beginn seiner Erklärung "zugegeben", dass ihm bewusst sei, dass das UN-Modellvorschriftenwerk nicht perfekt sei. Dies erschien jedoch nicht mehr im Text, den er dem Sekretariat übergeben hatte.

Die Bedingungen, unter denen die Gemeinsame Tagung stattgefunden hat, verdienen es erwähnt zu werden:

- ein einziges Grunddokument erreichte die Delegierten auf dem üblichen Verteilungsweg - dieser Vorwurf betrifft nicht die deutsche Sprache; ein Teil der anderen Grunddokumente erschienen auf der Internet-Homepage der ECE/UNO kurz vor Tagungsbeginn;
- einige weitere Grunddokumente wurden zu Beginn oder im Verlauf der Tagung verteilt;
- einige waren nur in englischer Sprache verfügbar.

Es sei jedoch bemerkt, dass die meisten Dokumente nicht neu waren und bereits grundsätzlich von der Gemeinsamen Tagung angenommen worden waren. Sie wurden lediglich redaktionell überarbeitet oder der 11. Revision des UN-Modellvorschriftenwerks angepasst.

Nichtsdestoweniger wurde die Geschäftsordnung nicht eingehalten.

Sämtliche Texte wurden im Eilverfahren angenommen, wobei die umfangreiche Stofftabelle mit ihren etwa zwanzig Spalten noch von einigen Delegationen geprüft werden muss, ohne dass hierfür eine Frist gesetzt wurde.

Darüber hinaus waren zwei **Ad-hoc**-Arbeitsgruppen erforderlich, wobei die eine parallel tagte und die andere außerhalb der Tagungszeiten zusammenkam, um neue Texte zu prüfen. Diese betrafen Kapitel 3.1 (Erklärung der Spalten der Tabelle), 3.2 (Darstellung der Spalten) und 5.3 [Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung von Containern, MEGC (Gascontainer mit mehreren Elementen),

emballages y compris).

Les amendements, pour la plupart rédactionnels ou de correction, adoptés par la Commission d'experts du RID pour les Parties 1 et 7, ainsi que pour les chapitres 6.1, 6.2, 6.3 et 6.5 ont été en général acceptés par la Réunion commune.

Contrairement à une décision antérieure, à savoir de ne pas reprendre les dispositions du Règlement type (chapitre 6.7) pour la construction, les épreuves, etc. des citernes mobiles de l'ONU, ou de ne les reprendre que dans la mesure où l'on renvoie à ce chapitre dans le chapitre 4.2 sur l'utilisation des citernes mobiles, qui lui a été repris in extenso, la Réunion commune a accepté, sur proposition des Pays-Bas, de reprendre ce texte au complet dans le RID/ADR, apparemment sans avoir examiné dans le détail ce texte. Car ce texte, adopté aux Nations Unies en plusieurs étapes, et actuellement incomplet, est une antithèse de la restructuration. En effet, un des objectifs de la restructuration, tant pour le RID/ADR que pour le Règlement type, était d'éviter les doubles emplois et les redondances. Or dans ce chapitre, les définitions dont la plupart figurent déjà dans la Partie 1, mais pour les citernes RID/ADR avec une teneur différente, ainsi que de nombreuses prescriptions, sont reprises à trois reprises, une fois pour les matières des classes 3 à 9, et deux fois pour les gaz (liquéfiés non réfrigérés et liquéfiés réfrigérés). Etant donné que tôt ou tard l'on y retrouvera les gaz comprimés et les gaz dissous sous pression, ainsi que les dispositions pour les conteneurs à gaz à éléments multiples, l'on aura ainsi multiplié les doubles emplois et les redondances ... ce qui n'est pas le cas pour les chapitres 4.3 (utilisation) et 6.8 (construction et épreuves) pour les citernes RID/ADR.

En ce qui concerne les citernes en plastique renforcé, la Réunion commune a convenu, suite aux délibérations de la Commission d'experts du RID (v. p. 125 ss), que ces dispositions ne s'appliqueraient pour le RID qu'aux conteneurs-citernes. Avant de les appliquer aux wagons-citernes, des épreuves de contraintes dynamiques devraient être effectuées au préalable sur de tels wagons.

Quant à la norme prEN 12972, qui a fait l'objet d'un long débat animé à la Commission d'experts du RID (v. p. 130 ss.), l'on a considéré qu'il n'y avait plus de réticences à s'y référer dans le RID/ADR, étant donné que le CEN a modifié son projet de norme pour tenir compte des spécificités du RID/ADR.

Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und Wagen/Fahrzeugen].

Die vom RID-Fachausschuss angenommenen Änderungen der Teile 1 und 7 sowie der Kapitel 6.1, 6.2, 6.3 und 6.5, die sich meistens auf die redaktionelle Darstellung oder auf Korrekturen bezogen, wurden im Allgemeinen von der Gemeinsamen Tagung genehmigt.

Im Gegensatz zu einem vorherigen Beschluss, die Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks (Kapitel 6.7) betreffend den Bau, die Prüfungen usw. der ortsbeweglichen UN-Tanks nicht zu übernehmen oder diese nur insoweit zu übernehmen, wie im vollständig übernommenen Kapitel 4.2 darauf verwiesen wird, erklärte sich die Gemeinsame Tagung auf Antrag der Niederlande bereit, diesen Text in vollem Umfang im RID/ADR zu übernehmen, scheinbar ohne vorher diesen Text detailliert geprüft zu haben, da dieser bei den Vereinten Nationen in mehreren Etappen angenommene und unvollständige Text einen Gegensatz zum Grundsatz der Umstrukturierung darstellt. Tatsächlich bestand eines der Hauptziele der Umstrukturierung sowohl für das RID/ADR als auch für das UN-Modellvorschriftenwerk darin, Überschneidungen und Redundanzen zu vermeiden. In diesem Kapitel erscheinen jedoch die Begriffsbestimmungen, von denen die meisten bereits in Teil 1, für die RID/ADR-Tanks jedoch mit einem anderen Inhalt aufgeführt sind, sowie zahlreiche Vorschriften dreimal, nämlich einmal für die Stoffe der Klassen 3 bis 9 und zweimal für die Gase (nicht tiefgekühlt verflüssigt und tiefgekühlt verflüssigt). Da früher oder später auch die verdichteten Gase und die unter Druck gelösten Gase sowie die Vorschriften für die Gascontainer mit mehreren Elementen dort erscheinen werden, werden die Überschneidungen und Redundanzen somit erhöht, was nicht der Fall ist für die Kapitel 4.3 (Verwendung) und 6.8 (Bau und Prüfungen) betreffend die RID/ADR-Tanks.

Bezüglich der faserverstärkten Kunststofftanks kam die Gemeinsame Tagung infolge der Beratungen des RID-Fachausschusses (s. S. 125 ff) überein, dass diese Vorschriften im RID nur auf Tankcontainer Anwendung finden. Bevor diese auf Kesselwagen Anwendung finden, sind dynamische Belastungsprüfungen an solchen Wagen durchzuführen.

Bezüglich der Norm prEN 12972, die Gegenstand einer lebhaften Debatte im RID-Fachausschuss war (s. S. 130 ff), wurde die Auffassung vertreten, dass es keine Bedenken mehr gebe, in das RID/ADR einen Verweis aufzunehmen, da das CEN seinen Normentwurf geändert hat, um den Besonderheiten des RID/ADR

Le représentant du CEN a en outre proposé de reprendre dans le chapitre 6.2 (récipients à gaz) des références à 7 normes ou projets de normes CEN. Il a invité la Réunion commune à faire référence à ces normes, entre crochets, dans l'attente de leur publication et il a annoncé qu'il informerait le WP.15 et la Commission d'experts du RID sur l'état de leur publication. Il a finalement rappelé que, dans des documents précédents, il avait annoncé et attiré l'attention sur ces normes et il s'est déclaré disposé à examiner les observations qui lui seront formulées avant les réunions précitées.

Lors du débat qui suivit, des délégués ont relevé que la situation n'était pas satisfaisante si la Réunion commune était "contrainte" de reprendre des références à des normes qui ne sont pas encore publiées. Ils ont considéré que le WP.15 et la Commission d'experts du RID devraient convenir réciproquement d'accepter ou de refuser ces références, mais que cette manière de procéder ne devrait pas constituer un précédent. Des délégués ont également regretté que certaines normes soient basées sur des réglementations qui entre-temps ont évolué ou contiennent des textes différents par rapport à la réglementation sur laquelle elles sont basées, ce qui les rendaient inutiles. Le représentant du CEN a admis que les normes ne devraient pas concerner ce qui doit être fait, car cela était du ressort des réglementations, mais plutôt la manière de le faire. Le représentant de la Suisse a rappelé la proposition qu'il avait oralement soumise à la Commission d'experts du RID (v. p. 131), à savoir de mandater un groupe d'experts de la Réunion commune pour examiner les projets de normes. La Réunion commune a finalement convenu de se référer à ces normes.

Les nouvelles dispositions de l'AIEA sur la classe 7 (matières radioactives) n'entrant en vigueur qu'au 1^{er} juillet 2001, alors que celles du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI seront déjà en vigueur le 1^{er} janvier 2001, des mesures transitoires seront nécessaires, d'autant plus que les anciens numéros ONU et les nouveaux ne correspondent pas. Le représentant de la France a annoncé qu'il soumettra un accord particulier multilatéral pour le RID et l'ADR afin de palier à cette lacune.

L'harmonisation des prescriptions sur le marquage (inscriptions) et l'étiquetage du RID/ADR avec le Règlement type de l'ONU et le Code IMDG n'a été prise en considération qu'au niveau de la terminologie. Pour les transports terrestres qui ne sont pas précédés ou

Rechnung zu tragen.

Der Vertreter des CEN beantragte außerdem, in Kapitel 6.2 (Gasgefäße) Verweise auf 7 Normen oder Normenentwürfe des CEN aufzunehmen. Er forderte die Gemeinsame Tagung auf, auf diese Normen in Erwartung ihrer Veröffentlichung in eckigen Klammern zu verweisen. Er teilte ferner mit, dass er die WP.15 und den RID-Fachausschuss über den Stand der Veröffentlichung informieren werde. Er erinnerte schließlich daran, dass er in vorherigen Dokumenten diese Normen angekündigt und auf sie aufmerksam gemacht habe. Er erklärte sich bereit, die ihm vor den oben genannten Tagungen unterbreiteten Bemerkungen zu prüfen.

Bei der darauf folgenden Diskussion wurde festgestellt, dass die Situation unzufriedenstellend sei, wenn die Gemeinsame Tagung "gezwungen" werde, auf noch nicht veröffentlichte Normen zu verweisen. Es wurde die Auffassung vertreten, dass die WP.15 und der RID-Fachausschuss gegenseitig über die Annahme oder Ablehnung dieser Verweise übereinkommen müssten, diese Vorgehensweise jedoch keinen Präzedenzfall darstellen dürfe. Es wurde auch bedauert, dass einigen Normen Regelungen zu Grunde liegen, die zwischenzeitlich weiterentwickelt worden seien, oder Texte enthalten, die von der Regelung, auf der sie beruhen, abweichen, wodurch sie überflüssig werden. Der Vertreter des CEN räumte ein, dass die Normen nicht die Vorschrift an sich, sondern die Art der Durchführung betreffen sollten, da ersteres in den Bereich des Vorschriftenwerks falle. Der Vertreter der Schweiz erinnerte an den Antrag, den er mündlich dem RID-Fachausschuss unterbreitet hatte (s. S.131) und der darauf abzielte, einen Expertenausschuss der Gemeinsamen Tagung mit der Prüfung der Normenentwürfe zu beauftragen. Die Gemeinsame Tagung kam schließlich überein, sich auf diese Normen zu beziehen.

Da die neuen Vorschriften der IAEA betreffend die Klasse 7 (radioaktive Stoffe) erst zum 1. Juli 2001 in Kraft treten werden, während jene des IMDG-Code und der Technischen Anweisungen der ICAO bereits am 1. Januar 2001 in Kraft sein werden, werden Übergangsvorschriften erforderlich sein, zumal die alten und die neuen UN-Nummern nicht übereinstimmen. Der Vertreter Frankreichs kündigte an, dass er eine multilaterale Sondervereinbarung für das RID und das ADR unterbreiten werde, um diese Lücke zu schließen.

Die Harmonisierung der Vorschriften betreffend die Kennzeichnung (Aufschriften) und die Bezeichnung gemäß RID/ADR mit dem UN-Modellvorschriftenwerk und dem IMDG-Code wurde nur in Bezug auf die Terminologie berücksichtigt. Bei den Landtransporten,

suivis d'un parcours maritime, l'on a maintenu les divergences entre le RID/ADR (dimensions des étiquettes, nombre d'étiquettes à apposer sur les engins de transport, etc.). La Réunion commune y reviendra dans le prochain cycle de travail.

Finale­ment la Réunion commune a décidé que la table alphabétique des matières devrait faire partie officielle du RID/ADR, ce qui n'est pas le cas actuellement pour l'ADR.

Un groupe de travail **ad hoc** a siégé le 16 mars pour traiter de la question des rapports sur les accidents et incidents et de la nécessité d'avoir des définitions pertinentes y relatives, comme l'avait proposé la Commission d'experts du RID (v. p. 123/124).

Les résultats et conclusions auxquels il est parvenu figurent en annexe.

Travaux futurs

Le WP.15 (ADR), en mai, et la Commission d'experts du RID, en juin, devront entériner toutes ces décisions pour respecter l'échéance de mise en vigueur au 1^{er} juillet 2001. Pour respecter cette procédure le nouveau texte restructuré du RID devra être notifié aux Gouvernements au plus tard le 31 juillet 2000. Il s'agit-là d'un délai très court pour mettre au point tous les textes adoptés parfois très rapidement et dont certains ne sont pas encore disponibles en français ou en allemand. Ce n'est donc pas dans des conditions optimales, ni mêmes normales que la procédure de mise en vigueur est engagée. Il est fort à craindre qu'à l'instar de la classe 2 en 1997 (5 corrigenda), de nombreux rectificatifs soient publiés, avant et après la mise en vigueur. Il incombera aux Gouvernements d'endosser cette responsabilité en raison de la pression qu'ils ont exercée et plus particulièrement, par ordre alphabétique, ceux de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de la Norvège et du Royaume-Uni.

Annexe

Rapport du groupe de travail relatif aux rapports sur les accidents et les incidents

1.8.3.6 [Art. 7] Lorsqu'un accident ayant porté atteinte aux personnes, aux biens ou à l'environnement est survenu au cours d'un transport ou d'une opération de chargement ou de déchargement effectué par l'entreprise concernée, le conseiller assure la rédaction d'un rapport d'accident destiné à la direction

denen keine Seebeförderung vorangeht oder nachfolgt, wurden die Unterschiede zwischen RID und ADR beibehalten (Maße der Zettel, Anzahl der anzubringenden Zettel usw.). Die Gemeinsame Tagung wird darauf im Verlauf des nächsten Arbeitszyklus zurückkommen.

Schließlich beschloss die Gemeinsame Tagung, dass die alphabetische Stoffaufzählung Bestandteil des offiziellen Teils des RID/ADR sein sollte, was im ADR gegenwärtig nicht der Fall ist.

Eine **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe tagte am 16. März, um sich mit der Frage der Berichte über Unfälle und Zwischenfälle sowie mit der Frage der Notwendigkeit entsprechender Begriffsbestimmungen, wie sie vom RID-Fachausschuss vorgeschlagen wurden, zu befassen (s. S. 123//124).

Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe erscheinen als Anlage.

Künftige Arbeiten

Die WP.15 (ADR) im Mai und der RID-Fachausschuss im Juni werden alle diese Beschlüsse annehmen müssen, um den Inkraftsetzungstermin 1. Juli 2001 einhalten zu können. Um dieses Verfahren einzuhalten, muss der neue umstrukturierte Text des RID den Regierungen bis spätestens 31. Juli 2000 vorgelegt werden. Es handelt sich hierbei um eine äußerst kurze Frist, um die manchmal sehr rasch angenommenen Texte, von denen einige noch nicht in französischer oder deutscher Sprache zur Verfügung stehen, zu vervollständigen. Das Inkraftsetzungsverfahren wird demzufolge nicht unter optimalen und nicht einmal unter normalen Bedingungen eingeleitet. Es ist zu fürchten, dass wie im Falle der Klasse 2 im Jahre 1997 (5 Corrigenda) zahlreiche Berichtigungen vor und nach der Inkraftsetzung veröffentlicht werden. Auf Grund des von den Regierungen, in alphabetischer Reihenfolge insbesondere Deutschland, Frankreich, Italien, Norwegen und Vereinigte Königreich, ausgeübten Drucks werden diese die Verantwortung hierfür zu tragen haben.

Anlage

Bericht der Arbeitsgruppe betreffend „Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle“

1.8.3.6 [Art. 7] Der Gefahrgutbeauftragte trägt dafür Sorge, dass nach einem Unfall, der sich während einer von dem jeweiligen Unternehmen durchgeführten Beförderung oder während des von dem Unternehmen vorgenommenen Be- oder Entladens ereignet und bei dem Personen, Sachen oder die

de l'entreprise, ou, le cas échéant, à une autorité publique locale, après avoir recueilli tous les renseignements utiles à cette fin. Ce rapport ne saurait remplacer les rapports rédigés par la direction de l'entreprise qui seraient exigés par toute autre législation internationale ou nationale.

1.8.6 Rapports sur les accidents ou incidents

1.8.6.1 Si un accident ou un incident grave se produit, lors du transport de marchandises dangereuses sur le territoire d'un Etat membre, le transporteur et éventuellement le gestionnaire de l'infrastructure ont l'obligation de soumettre un rapport à l'autorité compétente de l'Etat membre concerné. En cas de besoin celle-ci transmettra de son côté un rapport à l'Office central aux fins d'information des autres Etats membres.

Le groupe de travail a tout d'abord discuté des modifications dans le projet de RID/ADR intervenues depuis la présentation de cette proposition dans la Partie 1. En particulier, l'intégration de la Directive 96/35/CE relative au conseiller à la sécurité et ainsi de l'introduction de l'obligation du préposé aux marchandises dangereuses/du conseiller à la sécurité de fournir un rapport à la direction de l'entreprise suite à un accident, n'était pas encore prévisible lors de la présentation de la proposition.

Le Président a expliqué que ce rapport d'accident du préposé aux marchandises dangereuses/du conseiller à la sécurité ne remplace pas les rapports de la direction de l'entreprise conformément aux autres prescriptions nationales ou internationales (v. art. 7 de la Directive 96/35/CE et 1.8.3.6, deuxième phrase du RID/ADR). Le rapport d'accident devant être demandé ou établi par le préposé aux marchandises dangereuses/le conseiller à la sécurité doit être établi pour **tous** les accidents qui se sont produits au cours d'un transport, d'un chargement ou d'un déchargement effectué par l'entreprise, afin que la direction de l'entreprise puisse prendre les mesures (organisationnelles) nécessaires.

Les rapports devant être soumis par l'entreprise (transporteur, gestionnaire de l'infrastructure) aux autorités compétentes des Etats membres respectivement aux Secrétariats (OCTI/CEE) remplissent, notamment en ce qui concerne le travail à l'échelle internationale, une autre fonction, qui a été définie par le groupe de travail comme suit :

Umwelt zu Schaden gekommen sind, nach Einholung aller sachdienlichen Auskünfte ein Unfallbericht für die Unternehmensleitung oder gegebenenfalls für eine örtliche Behörde erstellt wird. Dieser Unfallbericht ersetzt nicht die Berichte der Unternehmensleitung, die entsprechend sonstiger internationaler oder innerstaatlicher Rechtsvorschriften zu erstellen sind.

1.8.6 Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle

1.8.6.1 Eignet sich bei der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, so ist der Beförderer und gegebenenfalls der Betreiber von Eisenbahninfrastruktur verpflichtet, der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaates einen Bericht vorzulegen. Diese leitet erforderlichenfalls ihrerseits einen Bericht an das Zentralamt zwecks Information der anderen Mitgliedstaaten weiter.

Die Arbeitsgruppe erörterte zunächst die seit der Einbringung des Vorschlages eingetretenen Veränderungen im Entwurf des restrukturierten RID/ADR, Teil 1. Insbesondere die Einarbeitung der EG-Sicherheitsberater Richtlinie (96/35/EG) und die damit in das RID/ADR eingeführte Berichtspflicht des Gefahrgutbeauftragten/Sicherheitsberaters gegenüber der Unternehmensleitung nach einem Unfall war bei der Vorstellung des Antrags noch nicht absehbar.

Der Vorsitzende erläuterte, dass dieser Unfallbericht des Gefahrgutbeauftragten/Sicherheitsberaters nicht die Berichte der Unternehmensleitung nach sonstigen internationalen oder innerstaatlichen Rechtsvorschriften ersetzt (s. Art. 7 in 96/35/EG und 1.8.3.6 Satz 2 RID/ADR). Der Unfallbericht der vom Gefahrgutbeauftragten/ Sicherheitsberaters zu veranlassen oder zu erstellen ist, muss für **alle** Unfälle erarbeitet werden, die sich während einer von dem Unternehmen durchgeführten Beförderung, Be- oder Entladung ereigneten, damit die Unternehmensleitung die notwendigen (organisatorischen) Maßnahmen einleiten kann.

Die vom Unternehmen (Beförderer, Betreiber der Eisenbahninfrastrukturen) gegenüber den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bzw. von diesen gegenüber den Sekretariaten (OCTI/ECE) abzugebenden Berichte haben insbesondere für die internationale Arbeit eine andere Funktion, die von der Arbeitsgruppe wie folgt bestimmt wurde:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - vérification et, le cas échéant, modification de la réglementation; - information des Etats membres/des parties contractantes en ce qui concerne <ul style="list-style-type: none"> - le développement de directives nationales et de prescriptions d'application, - l'application juridique et, par conséquent, - la prévention; - contrôle de l'efficacité des prescriptions juridiques internationales. | <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung und gegebenenfalls Änderung des Regelwerkes; - Information der Mitglieds-/Vertragsstaaten <ul style="list-style-type: none"> - zur Weiterentwicklung nationaler Richtlinien und Ausführungsvorschriften, - zur Rechtsanwendung und damit - zur Prävention; - Wirksamkeitskontrolle der internationalen Rechtsvorschriften. |
|--|--|

Le groupe de travail a jugé nécessaire d'aligner les contenus et l'étendue de l'obligation d'informer sur cet objet de la prescription juridique. L'approche proposée par un groupe de travail de l'UIC consistant à uniquement informer sur les accidents causés par la marchandise dangereuse transportée, a été jugée trop restrictive et a, par conséquent, été rejetée.

Etant donné que dans la majorité des cas, l'accident n'a pas été causé par la marchandise dangereuse transportée, mais par des défaillances et des insuffisances techniques ou par un comportement erroné de participants, et que ces accidents peuvent révéler des lacunes, p. ex. dans les prescriptions de construction et d'équipement, ceux-ci devraient également être examinés.

Le groupe de travail a discuté l'utilité de critères concrets ou généraux relatifs à une obligation d'informer selon le 1.8.6.1. Il s'est prononcé dans sa majorité en faveur de l'élaboration de critères concrets, afin d'informer à la fois sur les accidents routiers et les accidents ferroviaires selon un modèle européen uniforme. Un certain nombre de délégués a toutefois exprimé le vœu d'effectuer ce travail sans la pression temporelle due à la restructuration. Le texte actuel du 1.8.6 est considéré, en principe, comme étant approprié pour tout d'abord introduire dans le droit l'obligation d'informer. Les critères élaborés par le CEFIC, l'Espagne et la France ont également été considérés comme étant des points de départ utiles pour la suite des discussions. Les expériences acquises aux Etats-Unis devraient également être prises en considération. Le représentant de l'IRU a fait part de sa crainte en ce qui concerne la possibilité d'utiliser le rapport prévu dans des procédures de droit pénal ou civil contre l'entreprise devant informer. Le groupe de travail a été unanimement d'avis que cela n'était pas l'objet de cette prescription et que l'on devrait travailler en vue de parvenir à une anonymité des informations transmises.

Le groupe de travail a jugé nécessaire que la Réunion

Die Arbeitsgruppe sah es als notwendig an, Inhalte und Umfang der Berichtspflicht auf diesen Zweck der Rechtsvorschrift auszurichten. Der von einer UIC-Arbeitsgruppe vorgeschlagene Ansatz, nur solche Unfälle zu berichten, die ursächlich durch das beförderte Gefahrgut verursacht wurden, ist als zu eng abgelehnt worden.

Da bei einer Mehrzahl von Unfällen die Ursache nicht das beförderte Gefahrgut sondern technische Fehler und Unzulänglichkeiten bzw. sonstiges Fehlverhalten von Beteiligten war, diese Unfälle aber auch Schwachstellen z.B. in Bau- und Ausrüstungsvorschriften aufzeigen können, sollten auch diese betrachtet werden.

Die Arbeitsgruppe diskutierte die Zweckmäßigkeit von konkreten oder allgemeinen Kriterien für eine Berichtspflicht nach 1.8.6.1. Sie sprach sich mehrheitlich dafür aus, konkrete Kriterien zu entwickeln, um sowohl Straßen- als auch Eisenbahnunfälle nach einem europaweit einheitlichen Standard zu berichten. Allerdings wurde von einer Reihe von Delegierten der Wunsch geäußert, diese Arbeit ohne den zeitlichen Druck durch die Restrukturierung vorzunehmen. Der bisherige Text des 1.8.6 wird grundsätzlich als geeignet angesehen, die Berichtspflicht zunächst in das Recht einzuführen. Die von CEFIC, Spanien und Frankreich erarbeiteten Kriterien werden als zweckmäßige Ausgangspunkte für die weitere Diskussion erachtet. Auch die US-Erfahrungen sollen berücksichtigt werden. Der Vertreter der IRU äußerte sich besorgt über die Möglichkeit, den vorgesehenen Bericht in straf- oder zivilrechtlichen Verfahren gegen das berichtspflichtige Unternehmen zu verwenden. Die Arbeitsgruppe ging einstimmig davon aus, dass dies nicht der Zweck dieser Vorschrift sei und zukünftig auf eine Anonymisierung der übermittelten Informationen hinzuarbeiten sei.

Die Arbeitsgruppe hielt es für notwendig, dass die

commune confie un mandat à un autre groupe de travail, afin que celui-ci élabore des critères pour une obligation d'informer selon le 1.8.6.1. Il a constaté que l'autorité compétente de l'Etat membre/ de la partie contractante devra décider si un rapport doit être adressé aux Secrétariats ou non. Certaines indications devraient également être élaborées en ce qui concerne l'interprétation de l'expression "en cas de besoin" dans le texte du 1.8.6.1.

Les Secrétariats devraient établir des modèles uniformes de rapports qui tiennent compte des exigences en matière de traitement informatique.

Le Président a proposé d'organiser une réunion du groupe de travail qui se tiendrait pendant deux jours en Allemagne et de préparer un document de travail à cette fin.

Accords particuliers multilatéraux du RID

Accord particulier multilatéral RID 2/1999

relatif à l'admission du groupe d'emballage I pour les matières et objets de la classe 1

Voir Bulletin 2/1999, p. 63, Bulletin 3/1999, p. 117, Bulletin 5/1999, p. 412.

La Suède a adhéré, le 29 octobre 1999, à cet accord particulier, qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Autriche, en Bosnie-Herzégovine, en France, au Liechtenstein, en Norvège, en Slovaquie et en Suède, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Accord particulier multilatéral RID 4/1999

sur le transport d'artifices de divertissement classés 1.4G avec des composants des classes 4.3 et 5.1

Voir Bulletin 5/1999, p. 413, Bulletin 6/1999, p. 505.

L'Autriche a adhéré, le 12 novembre 1999, à cet accord particulier, qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne, en Autriche, en Slovaquie et en République tchèque, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Accord particulier multilatéral RID 1/2000

relatif à la classification des matières polluantes de l'environnement aquatique, ainsi que de leurs

Gemeinsame Tagung einer weiteren Arbeitsgruppe das Mandat erteilt, um Kriterien für die Berichtspflicht nach 1.8.6.1 zu erarbeiten. Sie stellte fest, dass die zuständige Behörde des Mitglieds-/Vertragsstaates entscheiden muss, ob ein Bericht an die Sekretariate notwendig ist. Auch für den Begriff „erforderlichenfalls“ im Text von 1.8.6.1 sollten bestimmte Auslegungshinweise erarbeitet werden.

Die Sekretariate sollten einheitliche Muster für die Berichte, die die Anforderungen für eine EDV-Bearbeitung berücksichtigen, festlegen.

Der Vorsitzende machte das Angebot, in Deutschland eine zweitägige Arbeitsgruppe zu organisieren und dafür ein Arbeitspapier zu erstellen.

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

Multilaterale Sondervereinbarung RID 2/1999

über die Zulassung der Verpackungsgruppe I für Stoffe und Gegenstände der Klasse 1

Siehe Zeitschrift 2/1999 S. 63, Zeitschrift 3/1999 S. 117, Zeitschrift 5/1999 S. 412.

Schweden ist dieser Sondervereinbarung am 29. Oktober 1999 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Bosnien-Herzegowina, Frankreich, Liechtenstein, Norwegen, Österreich, Schweden und Slowenien, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/1999

über die Beförderung von Feuerwerk der Klassifizierung 1.4G mit Komponenten der Klassen 4.3 und 5.1

Siehe Zeitschrift 5/1999 S. 413, Zeitschrift 6/1999 S. 505.

Österreich ist dieser Sondervereinbarung am 12. November 1999 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland, Österreich, Slowenien und der Tschechischen Republik, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000

über die Zuordnung wasserverunreinigender Stoffe sowie ihren Lösungen und Gemischen (wie

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

Voir Bulletin 1/2000, p. 63.

L'Autriche et la République tchèque ont adhéré à cet accord particulier, respectivement le 22 mars 2000 et le 18 avril 2000, qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne, en Autriche, en Finlande et en République tchèque, y compris aux transports internationaux entre ces États.

Präparate, Zubereitungen und Abfälle), die nicht den Klassen 1 bis 8 oder anderen Ziffern der Klasse 9 zugeordnet werden können

Siehe Zeitschrift 1/2000 S. 63.

Österreich und die Tschechische Republik sind dieser Sondervereinbarung am 22. März 2000 bzw. am 18. April 2000 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland, Finnland, Österreich und der Tschechischen Republik, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

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

Le Comité pilote et de révision mis en place par le Comité directeur de l'Unidroit dans le cadre du projet de Convention précité s'est réuni à Rome les 16 et 17 mars 2000. Ce Comité a discuté en détail, sous la présidence du professeur Loewe, l'avant-projet de Protocole portant sur l'avant-projet de Convention de l'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire). Étaient également représentés l'OTIF, l'UIC, l'UIP, Eurofima, l'Association américaine des chemins de fer (American Association of Railroads) et le coordinateur du Groupe de travail "Chemins de fer", Monsieur Rosen. Les travaux avaient entre autres pour but d'associer les chemins de fer d'Amérique du Nord aux discussions et de tenir compte du fait qu'un registre de matériel roulant ferroviaire servant à différentes fins existe depuis un certain temps déjà au Canada et aux États-Unis d'Amérique. Le Comité a par ailleurs examiné la question de la compatibilité et de la concordance des dispositions prévues dans le projet de Protocole ferroviaire avec celles figurant dans les dispositions de la Convention de base et dans le Protocole aéronautique. Le Comité a décidé de proposer à la Réunion commune d'experts gouvernementaux de reprendre dans la Convention de base certains textes communs aux Protocoles spécifiques.

Cette réunion a été suivie d'une Réunion commune d'experts gouvernementaux, qui s'est tenue du 20 au 31 mars 2000, et qui avait pour objet de discuter du projet de Convention de base et du Protocole aéronautique. L'OTIF était représentée à cette réunion les 20 et 21 mars.

Au début de la réunion, il a notamment été décidé de maintenir la structure préconisée jusqu'à présent, à savoir d'élaborer une Convention de base et trois Protocoles spécifiques, à savoir respectivement le Protocole aéronautique, le Protocole portant sur le matériel d'équipement spatial et le Protocole ferroviaire. Jusqu'alors, l'industrie aéronautique et certains gouvernements, en particulier celui du Canada,

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)

Entwurf eines Übereinkommens betreffend internationale Sicherheiten an mobilen Ausrüstungsgegenständen

Am 16. und 17. März 2000 tagte in Rom der Steuerungs- und Revisionsausschuss, der vom Leitenden Ausschuss des Unidroit im Zusammenhang mit dem Projekt des vorgenannten Übereinkommens eingesetzt worden war. Dieser Ausschuss beriet unter Vorsitz von Prof. Dr. Loewe ausführlich den Vorentwurf des Protokolls zum Vorentwurf eines Unidroit Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials (Eisenbahnprotokoll). Vertreten waren auch die OTIF, die UIC, die UIP, die Eurofima, die American Association of Railroads und der Koordinator der Eisenbahnarbeitsgruppe, Herr Rosen. Die Arbeiten hatten u. a. zum Ziel, die nordamerikanischen Eisenbahnen in die Diskussionen einzubinden und zu berücksichtigen, dass in Kanada und den USA bereits seit längerem ein Register für Eisenbahnrollmaterial besteht, das verschiedenen Zwecken dient. Ferner prüfte der Ausschuss, wieweit die Bestimmungen, die sich im Entwurf des Eisenbahnprotokolls finden, mit dem Grundübereinkommen des Unidroit und dem Luftfahrtprotokoll vereinbar oder übereinstimmend sind. Er beschloss, der gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten die Übernahme verschiedener übereinstimmender Texte der Sonderprotokolle ins Grundübereinkommen vorzuschlagen.

Vom 20. bis 31. März 2000 fand sodann eine gemeinsame Tagung von Regierungsexperten statt, um den Entwurf des Grundübereinkommens und das Luftfahrtprotokoll zu beraten. Die OTIF war am 20. und 21. März an dieser Tagung vertreten.

Zu Beginn der Tagung wurde insbesondere beschlossen, an der Struktur mit einem Grundübereinkommen und drei Sonderprotokollen, und zwar für die Luftfahrt, für die Raumfahrt und für Eisenbahnrollmaterial festzuhalten. Bis dahin hatte die Luftfahrtindustrie und einzelne Regierungen, insbesondere jene Kanadas, auf ein Übereinkommen ausschließlich für die Luftfahrt hingearbeitet, um noch

avaient oeuvré en faveur d'une Convention uniquement pour le domaine aéronautique, afin que celle-ci puisse être adoptée avant la fin de l'année 2001 lors d'une conférence diplomatique. Tant l'industrie aéronautique que certains gouvernements ont en effet émis la crainte que l'élaboration des deux autres Protocoles spécifiques, notamment de celui portant sur le matériel roulant ferroviaire, retarde trop les travaux et que l'intérêt manifesté par le secteur ferroviaire ne soit pas suffisamment important pour permettre d'achever rapidement les travaux relatifs à un Protocole spécifique aux chemins de fer. L'Union internationale des wagons privés, qui s'attend à un important besoin de renouvellement du matériel roulant ferroviaire dans environ cinq ans, s'est montrée très intéressée à une poursuite rapide des travaux.

Le Protocole ferroviaire a été une nouvelle fois remanié après la clôture de la session, le 31 mars 2000, et la mise à disposition des résultats écrits de la réunion. Une première réunion d'experts gouvernementaux pourrait probablement avoir lieu vers la fin de l'an 2000, afin de discuter du projet de Protocole ferroviaire et de la suite des travaux.

im Jahr 2001 eine diplomatische Konferenz zur Annahme des Übereinkommens vorsehen zu können. Sowohl die Luftfahrtindustrie als auch einzelne Regierungen befürchteten, dass die Arbeiten an den beiden anderen Sonderprotokollen, insbesondere die Arbeit am Protokoll für Eisenbahnrollmaterial, die Arbeiten über Gebühr verzögern könnten und dass auch seitens des Eisenbahnsektors kein hinreichendes Interesse an einem raschen Abschluss der Arbeiten für ein Eisenbahnsonderprotokoll bestünde. Der internationale Verband der Privatgüterwagen-Besitzer, der mit einem beträchtlichen Erneuerungsbedarf für Eisenbahnrollmaterial in rund fünf Jahren rechnet, äußerte großes Interesse an einem raschen Fortgang der Arbeiten.

Nach Abschluß der Tagung am 31. März 2000 und Vorliegen der schriftlichen Konferenz-Ergebnisse wurde das Eisenbahnsonderprotokoll erneut überarbeitet. Voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2000 könnte ein erstes Treffen von Regierungsexperten stattfinden um den Entwurf des Eisenbahnprotokolls und das weitere Vorgehen zu beraten.

Etudes

La libéralisation du transport ferroviaire en Belgique¹

Guy Block, Avocat à la Cour d'appel de Paris et au barreau de Bruxelles, Assistant à l'Université de Liège

Introduction

1. La Belgique vient d'achever la transposition des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE² concernant la "libéralisation" du transport par chemin de fer^{3 4}.

Le but de la présente contribution est de décrire la transposition de ces Directives, ainsi que les choix opérés par le législateur belge. Ceux-ci sont originaux et se distinguent, à plus d'un égard, de ceux d'autres États membres de l'Union européenne (UE).

Sous certains aspects, le législateur belge s'en est tenu à une transposition "minimaliste" des Directives, alors que pour d'autres, le choix a été résolument maximaliste, anticipant ainsi l'adoption du "paquet infrastructure" présenté par la Commission européenne (ci-après Commission) le 29 septembre 1998⁵.

Avant d'examiner le contenu de ce nouveau système ferroviaire belge, un bref rappel des principes dégagés par les Directives communautaires s'impose.

- A. **Rappel des principes issus des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE du Conseil⁶ : une libéralisation "partielle" des transports par chemin de fer**
2. Le processus de libéralisation des transports ferroviaires décidé par le Conseil des Communautés européennes (ci-après Conseil), sur propositions de la Commission, a connu plusieurs étapes. Il devrait encore se poursuivre, dans la mesure où la libéralisation n'est pas complète.
3. La première étape, sans doute la plus décisive, fut l'adoption, en 1991, de la Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires^{7 8}.

Abhandlungen

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Belgienⁱ

Guy Block, Anwalt an der Cour d'Appel von Paris und am Barreau von Brüssel, Assistent an der Universität Lüttich

Einleitung

1. Belgien hat vor kurzem die Umsetzung der Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EGⁱⁱ betreffend die "Liberalisierung" des Eisenbahnverkehrs abgeschlossen^{iii iv}.

Ziel dieses Beitrags ist es, die Umsetzung dieser Richtlinien sowie die vom belgischen Gesetzgeber getroffenen Lösungen, zu beschreiben. Diese sind originell und unterscheiden sich in mehr als einer Hinsicht von jenen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU).

Unter gewissen Gesichtspunkten hat sich der belgische Gesetzgeber auf eine "minimalistische" Umsetzung der Richtlinien beschränkt, während in anderen Fällen die Wahl entschlossen maximalistisch war, wodurch der Annahme des durch die Europäische Kommission (nachstehend Kommission) am 29. September 1998 vorgelegten "Infrastrukturpakets"^v vorgegriffen wurde.

Bevor nun der Inhalt dieses neuen belgischen Eisenbahnsystems betrachtet wird, erscheint ein rascher Rückblick auf die von den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Grundsätze erforderlich.

- A. **Rückblick auf die Grundsätze, die sich aus den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG des Rates ergeben^{vi}: eine "teilweise" Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs**
2. Der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften (nachstehend Rat) auf Vorschläge der Kommission beschlossene Prozess zur Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs vollzog sich in mehreren Schritten. Dieser Prozess dürfte sich noch fortsetzen, insofern die Liberalisierung nicht vollständig ist.
3. Der erste, wohl entscheidende Schritt, bestand in der Annahme, 1991, der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft^{vii viii}.

Cette directive devrait rompre définitivement avec la longue tradition d'entreprises publiques ou semi-publiques de transports ferroviaires, dotées pour l'essentiel de droits exclusifs et auxquelles étaient confiées à la fois l'exploitation du transport et la gestion de l'infrastructure⁹.

Afin de réaliser l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et l'accroissement de leurs efficacité et compétitivité par rapport aux autres modes de transport, la Directive 91/440/CEE impose aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour assurer :

- a) une **indépendance de gestion** des entreprises ferroviaires : celles-ci doivent disposer d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparée de ceux des États¹⁰ ;
- b) la **séparation de la gestion** de l'infrastructure et des activités de transport, séparation pouvant être comptable ou organique¹¹; le statut du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire a été créé;
- c) l'**assainissement financier** : la plupart des entreprises ferroviaires européennes étaient grevées de dettes importantes et historiques découlant des investissements lourds relatifs aux infrastructures¹²;
- d) enfin et surtout, l'octroi d'un **droit d'accès**¹³ **général pour le transport combiné, et d'un droit d'accès limité et de transit** pour les **transports internationaux de marchandises et de voyageurs**¹⁴. C'est ici que l'on perçoit toutes les limites de la libéralisation. Si la libéralisation est totale pour les transports combinés, elle n'est que partielle et relative pour les autres modes de transports ferroviaires.

En effet, pour les prestations de transports internationaux de marchandises et de voyageurs, seuls les regroupements internationaux (c.-à-d. l'association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents) jouissent d'un droit d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les entreprises

Diese Richtlinie sollte endgültig mit der langen Tradition öffentlicher oder halböffentlicher Eisenbahnunternehmen die hauptsächlich über Exklusivrechte verfügten und denen sowohl die Verkehrsleistung als auch der Betrieb der Infrastruktur anvertraut war, brechen^{ix}.

Um die Anpassung der gemeinschaftlichen Eisenbahnen an die Anforderungen des Binnenmarktes und die Verbesserung ihrer Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu erreichen, verlangt die Richtlinie 91/440/EWG von den Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um:

- a) die **Unabhängigkeit der Geschäftsführung** der Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten: diese müssen über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von denen des Staates getrennt sind^x;
- b) die **Trennung zwischen dem Betrieb** der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen zu gewährleisten, wobei die Trennung buchhalterischer oder organischer Art sein kann^{xi}; hierzu wurde der Statut des Infrastrukturbetreibers geschaffen;
- c) die **finanzielle Sanierung** zu gewährleisten: die meisten europäischen Eisenbahnunternehmen waren mit beträchtlichen historischen Schulden belastet, die sich aus den hohen Infrastrukturinvestitionen ergaben^{xii};
- d) schließlich und hauptsächlich, die Gewährung eines **allgemeinen Zugangsrechts**^{xiii} **für den kombinierten Verkehr** und eines **begrenzten Zugangs- und Transitrechts** für die **internationalen Beförderungen von Gütern und Reisenden**^{xiv}. An dieser Stelle werden alle Grenzen der Liberalisierung deutlich. Während die Liberalisierung im Bereich der kombinierten Verkehre vollständig ist, ist sie nur begrenzt und relativ für die anderen Eisenbahnbeförderungen.

Was die Erbringung internationaler Beförderungen von Gütern und Reisenden anbelangt, so verfügen tatsächlich nur die internationalen Gruppierungen (d. h. der Zusammenschluss von mindestens zwei in unterschiedlichen Mitgliedstaaten niedergelassenen Eisenbahnunternehmen) über ein Zugangs- und Transitrecht in den

ferroviaires qui les constituent, et uniquement d'un droit de transit dans les autres États membres ¹⁵.

Le droit de transit se distingue du droit d'accès en ce qu'il ne comporte pas le droit de prendre en charge ou de décharger des marchandises et voyageurs. Le "cabotage" ne leur est pas permis. Seul le droit d'utiliser l'infrastructure est autorisé.

La doctrine a vivement critiqué ce système complexe et guère favorable à l'arrivée de nouveaux entrants ¹⁶.

Les propositions de Directives en projet ¹⁷, appelées "paquet infrastructure" et présentées récemment par la Commission, élargiront le droit d'accès aux capacités d'infrastructure, créant le concept de "candidat autorisé" ¹⁸.

4. La deuxième étape dans le processus de libéralisation s'est déroulée en 1995, par l'adoption des Directives 95/18/CE et 95/19/CE du Conseil.

Afin de garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute l'UE, il a été décidé d'instaurer, à l'instar d'autres modes de transports, une **licence pour les entreprises ferroviaires** lorsqu'elles effectuent les services visés à la Directive 91/440/CEE ¹⁹.

Tel a été l'objet de la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ²⁰.

Chaque État membre doit désigner un organisme chargé de la délivrance des licences d'entreprise ferroviaire établie dans celui-ci, pour autant que cette entreprise ferroviaire remplisse certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. La licence délivrée par un État membre doit être reconnue valable dans toute l'UE.

Comme l'a précisé le Conseil ²¹, "*la disponibilité de la licence, qui est valable dans l'ensemble de la Communauté, garantit que l'entreprise est en mesure de fournir des services ferroviaires à la*

Mitgliedstaaten, in denen die Eisenbahnunternehmen, die diesen Zusammenschluss bilden, niedergelassen sind, und nur über ein Transitrecht in den übrigen Mitgliedstaaten ^{xv}.

Das Transitrecht unterscheidet sich vom Zugangsrecht dahingehend, dass es nicht das Recht beinhaltet, Reisende aufzunehmen und Güter anzunehmen oder abzuladen. Die "Cabotage" ist ihnen untersagt. Es besteht nur ein Recht auf Nutzung der Infrastruktur.

Die Lehre hat dieses komplexe und dem Erscheinen neuer Marktteilnehmer kaum dienende System heftig kritisiert ^{xvi}.

Die "Infrastrukturpaket" genannten und von der Kommission vorgelegten Richtlinien vorschläge ^{xvii} werden das Zugangsrecht auf die Infrastrukturkapazitäten ausdehnen, indem das Konzept des "zugelassenen Antragstellers" geschaffen wird ^{xviii}.

4. Der zweite Schritt im Liberalisierungsprozess erfolgte 1995 mit der Annahme der Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG des Rates.

Um sicherzustellen, dass die Zugangsrechte zu den Eisenbahninfrastrukturen auf einer einheitlichen und nichtdiskriminierenden Grundlage in der gesamten EU angewendet werden, wurde beschlossen, nach dem Beispiel anderer Verkehrsträger eine **Betriebsgenehmigung für Eisenbahnunternehmen** einzuführen, welche die in der Richtlinie 91/440/EWG genannten Verkehrsleistungen erbringen ^{xix}.

Dies war Gegenstand der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ^{xx}.

Jeder Mitgliedstaat hat eine Behörde zu nennen, die für die Erteilung der Betriebsgenehmigungen an das in seinem Staat niedergelassene Eisenbahnunternehmen zuständig ist, wobei sichergestellt sein muss, dass das Eisenbahnunternehmen bestimmte Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung genügt. Die von einem Mitgliedstaat ausgestellte Betriebsgenehmigung muss in der gesamten EU anerkannt werden.

Wie es der Rat präzisiert hat ^{xxi}, "*stellt die Verfügbarkeit der Betriebsgenehmigung, die in der gesamten Gemeinschaft gültig ist, sicher, dass das Unternehmen in der Lage ist, sichere und*

fois sûrs et efficaces. A elle seule, la licence ne donne à l'entreprise aucun droit d'exploiter les services de transport, mais sa disponibilité auto-

rise l'entreprise à demander les droits d'accès à l'infrastructure susvisée".

5. Il restait ensuite à instaurer des mécanismes destinés à organiser la répartition des "**capacités d'infrastructure ferroviaire**" ou des sillons ainsi que la perception des **redevances** d'utilisation de l'infrastructure. Tel fut l'objet de la Directive 95/19/CE adoptée le 19 juin 1995²².

Cette Directive, assez complexe et technique, prévoit également la possibilité pour les États membres d'accorder des priorités données en faveur notamment de services fournis dans l'intérêt du public²³.

De plus, pour des raisons de sécurité du trafic, la Directive prévoit²⁴ que l'entreprise ferroviaire qui désire accéder à une infrastructure doit être titulaire d'un **certificat de sécurité**, délivré par l'instance compétente pour l'infrastructure empruntée. Ainsi est-il exigé la preuve que le personnel affecté à la conduite possède la formation requise et que le matériel roulant a été agréé ou est contrôlé.

Enfin, il est prévu que l'entreprise ferroviaire à laquelle une capacité d'infrastructure a été attribuée, conclut, en vue de l'utilisation effective des sillons, des accords techniques, administratifs et financiers avec le ou les gestionnaires d'infrastructure²⁵.

6. Voici donc, en synthèse, l'état de la législation communautaire en vigueur à ce jour²⁶.

Dans le système prévu par les Directives communautaires, l'entreprise qui désire accéder concrètement à l'infrastructure d'un État membre, doit envisager les étapes suivantes :

- constituer, le cas échéant, une entreprise ferroviaire ou un regroupement international²⁷;
- obtenir une licence d'entreprise ferroviaire auprès de l'autorité compétente de l'État membre où l'entreprise ferroviaire est établie;

effiziente Eisenbahnverkehrsdienste zu erbringen. Die Betriebsgenehmigung als solches gibt dem Unternehmen kein Recht, die Eisenbahnverkehrsdienste zu

erbringen, ihre Verfügbarkeit gibt ihm jedoch das Recht, den Zugang zur oben genannten Infrastruktur zu beantragen."

5. Anschließend mussten Verfahren geschaffen werden, um die Zuweisung von "**Eisenbahninfrastrukturkapazitäten**" bzw. von **Zugtrassen** sowie die Berechnung von Weegeentgelten zu organisieren. Dies war Gegenstand der am 19. Juni 1995 angenommenen Richtlinie 95/19/EG^{xxii}.

Diese recht komplexe und technische Richtlinie sieht auch die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten vor, insbesondere den Eisenbahnen Vorrang einzuräumen, die **gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste erbringen**^{xxiii}.

Darüber hinaus sieht die Richtlinie aus Gründen der Verkehrssicherheit vor^{xxiv}, dass ein Unternehmen, das den Zugang zu einer Infrastruktur beantragt, in Besitz einer von der für die Infrastruktur zuständigen Behörde ausgestellten **Sicherheitsbescheinigung** sein muss. Diese Sicherheitsbescheinigung setzt den Nachweis voraus, dass das Zugpersonal über die erforderliche Ausbildung verfügt und das Rollmaterial zugelassen oder geprüft wurde.

Schließlich ist vorgesehen, dass Eisenbahnunternehmen, denen Infrastrukturkapazität zugewiesen wird, im Hinblick auf eine effiziente Nutzung der Zugtrassen, mit dem oder den Infrastrukturbetreiber(n) die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Abmachungen treffen^{xxv}.

6. So stellt sich, zusammengefasst, der Stand der zur Zeit geltenden Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften dar^{xxvi}.

In dem von den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften vorgesehenen System muss ein Unternehmen, das konkret den Zugang zur Infrastruktur eines Mitgliedstaates wünscht, wie folgt vorgehen:

- gegebenenfalls ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung bilden^{xxvii};
- von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Eisenbahnunternehmen niedergelassen ist, eine Genehmigung zum

- obtenir le ou les certificats de sécurité attestant que tant son personnel, que son matériel roulant respectent les normes de sécurité imposées dans les différents États membres où ceux-ci circulent;
- obtenir les sillons (capacités d'infrastructure) auprès des différentes autorités compétentes;
- et enfin, conclure avec le ou les gestionnaires d'infrastructure les accords administratifs, techniques et financiers nécessaires.

7. Ce système débouche sur la création, dans chaque État membre, de nouvelles instances :

- un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire;
- un organisme responsable de la délivrance des licences d'entreprise ferroviaire;
- un organisme de répartition des sillons, c'est-à-dire des capacités d'infrastructure ferroviaire;
- un organisme chargé de la fixation des redevances;
- et enfin, un organisme chargé de la délivrance du certificat de sécurité.

Les Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE exigent que ces différentes instances agissent avec indépendance et sur une base équitable et non discriminatoire. Ces Directives n'ont pas été jusqu'à exiger une indépendance organique entre ces instances, en sorte qu'une même instance pourrait techniquement cumuler plusieurs fonctions : gestionnaire d'infrastructure, organisme de répartition des sillons et organisme chargé de la fixation des redevances.

Dans l'hypothèse où cette instance serait, par ailleurs, l'entreprise ferroviaire de l'État membre concerné, des risques importants d'abus de position dominante pourraient exister ainsi que l'a, à juste titre, dénoncé la doctrine²⁸. Le Conseil a du reste prévu que les États membres devaient organiser des recours "pour résoudre

Betrieb eines Eisenbahnunternehmens erhalten;

- die Sicherheitsbescheinigung oder die Sicherheitsbescheinigungen erhalten, aus dem oder denen hervorgeht, dass sowohl sein Personal als auch sein Rollmaterial den in den verschiedenen Mitgliedstaaten, in denen sie verkehren, geltenden Sicherheitsnormen entsprechen;
- die Zugtrassen (Infrastrukturkapazitäten) von den verschiedenen zuständigen Behörden zugewiesen bekommen;
- schließlich mit dem oder den Infrastrukturbetreibern erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Abmachungen treffen.

7. Dieses System führt in den einzelnen Mitgliedsstaaten zur Schaffung neuer Instanzen, nämlich

- eines Infrastrukturbetreibers;
- einer für die Erteilung der Betriebsgenehmigungen zuständigen Stelle;
- einer für die Zuweisung der Zugtrassen, d. h. der Infrastrukturkapazitäten zuständigen Stelle;
- einer für die Festlegung der Wegeentgelte zuständigen Stelle;
- schließlich einer für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständigen Stelle.

Die Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG schreiben vor, dass diese verschiedenen Stellen unabhängig und auf einer gerechten und nicht diskriminierenden Grundlage handeln. Diese Richtlinien gingen nicht so weit, eine organische Unabhängigkeit zwischen diesen Instanzen zu fordern, so dass vom technischen Standpunkt her ein und dieselbe Instanz mehrere Funktionen kumulieren könnte, nämlich: Infrastrukturbetreiber, Zuweisungsstelle für die Zugtrassen und Berechnungsstelle für Wegeentgelte.

In der Annahme, dass es sich darüber hinaus bei dieser Instanz um das Eisenbahnunternehmen des betreffenden Mitgliedstaates handelt, bestünde die Gefahr der Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung, wie es die Lehre zutreffend bemängelt hat^{xxviii}. Der Rat hat im Übrigen vorgesehen, dass die Staaten die

*des éventuels conflits d'intérêt au cas où le gestionnaire de l'infrastructure qui est en même temps l'exploitant des services de transport serait chargé de la répartition des sillons et/ou de la perception des redevances d'utilisation d'infrastructure"*²⁹.

B. Le nouveau système ferroviaire belge

8. La transposition, avec quelque peu de retard³⁰, des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE s'est réalisée par l'adoption de deux Arrêtés royaux (AR)^{31 32}, de quatre Arrêtés ministériels (AM)³³ et d'autres dispositions³⁴.

Il s'agit d'une réforme sans précédents, qui ne se limite pas à la SNCB. Cette réforme est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1999.

La description de ce nouveau système ferroviaire belge sera divisée en trois parties : (I) une partie générale reprenant pour l'essentiel la transposition de la Directive 91/440/CEE et son impact sur la SNCB, (II) une deuxième partie relative aux licences d'entreprise ferroviaire (transposition de la Directive 95/18/CE) et (III) une troisième partie consacrée à la répartition des sillons, aux redevances d'utilisation de l'infrastructure et la sécurité (transposition de la Directive 95/19/CE).

I. Considérations générales sur la SNCB - la gestion de l'infrastructure en Belgique - droit d'accès et de transit à l'infrastructure belge

1° La SNCB et son indépendance de gestion

9. La Directive 91/440/CEE enjoint aux États membres de conférer aux entreprises ferroviaires un statut d'indépendance et de mettre en place des mécanismes adéquats pour réduire leur endettement.

La SNCB a été créée par la Loi du 23 juillet 1926 qui lui a conféré une personnalité propre et un patrimoine distinct de l'État.

Son indépendance vis-à-vis de l'État n'a cessé d'augmenter au cours des années, même si l'État belge détient encore directement 35 % du capital souscrit et libéré et 99,8 % des droits de vote à l'Assemblée générale³⁵.

Son indépendance de gestion s'est ainsi renforcée

Möglichkeit der Beschwerde einräumen, und zwar zur „Beilegung möglicher Interessenkonflikte ..., falls der Infrastrukturbetreiber gleichzeitig die Verkehrsdienstleistungen erbringt und mit der Zuweisung von Zugtrassen und/oder der Berechnung von Weagentgelten beauftragt ist“^{xxxix}.

B. Das neue belgische Eisenbahnsystem

8. Die etwas verspätete Umsetzung^{xxx} der Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG erfolgte mit der Annahme zweier königlicher Erlasse (KE)^{xxxii},^{xxxiii} von vier ministeriellen Erlassen (ME)^{xxxiiii} sowie weiterer Bestimmungen^{xxxiv}.

Es handelt sich um eine einmalige Reform, die sich nicht auf die SNCB beschränkt. Diese Reform ist am 1. April 1999 in Kraft getreten.

Die Beschreibung dieses neuen belgischen Eisenbahnsystems unterteilt sich in drei Teile, nämlich: (I) einen allgemeinen Teil, der im Wesentlichen die Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG und deren Auswirkung auf die SNCB aufgreift, (II) einen zweiten Teil betreffend die Betriebsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen (Umsetzung der Richtlinie 95/18/EG) und (III) einen dritten Teil betreffend die Zuweisung der Zugtrassen, die Weagentgelte sowie die Sicherheit (Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG).

I. Allgemeine Betrachtungen über die SNCB - der Betrieb der Infrastruktur in Belgien - Zugangs- und Transitrechte betreffend die belgische Infrastruktur

1. Die SNCB und die Unabhängigkeit ihrer Geschäftsführung

9. Die Richtlinie 91/440/EWG schreibt den Mitgliedstaaten vor, den Eisenbahnunternehmen einen unabhängigen Status zu verleihen und angemessene Mechanismen einzurichten, um ihre Verschuldung zu verringern.

Die SNCB wurde durch das Gesetz vom 23. Juli 1926 geschaffen. Dieses Gesetz verlieh ihr eine eigene Rechtspersönlichkeit und ein vom Staat getrenntes Vermögen.

Die Unabhängigkeit der SNCB gegenüber dem Staat ist im Verlauf der Jahre immer größer geworden, auch wenn der belgische Staat noch über 35 % des gezeichneten und eingezahlten Kapitals sowie 99,8 % der Stimmrechte bei der Generalversammlung verfügt^{xxxv}.

Die Unabhängigkeit ihrer Geschäftsführung wurde

considérablement suite à la Loi du 21 mars 1991³⁶ qui l'a transformée en société anonyme de droit public (à l'instar de La Poste ou de la Régie des Voies aériennes, devenue Belgocontrol) et qui a débouché sur la conclusion d'un contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB^{37 38}. A un droit d'exploitation ou de jouissance accordé à la SNCB pour 75 ans, l'État a substitué, à la suite de cette réforme, un droit de pleine propriété (art. 3, AR du 30.9.1992).

10. Le contrat de gestion conclu entre l'État belge et la SNCB a réglé les modalités et compensations financières pour les missions de service public confiées à la SNCB en vertu de l'article 156 de la Loi du 21 mars 1991.

Ces tâches de service public sont actuellement les suivantes³⁹:

- 1) le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains de service ordinaire, en ce compris la maintenance du matériel y affecté;
- 2) l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, laquelle se définit comme étant l'ensemble des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation en courant électrique, ainsi que les terrains où ils se situent, d'une part, et les investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs, d'autre part;
- 3) les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation⁴⁰.

En compensation de l'exécution de ces différentes missions de service public, la SNCB reçoit une contribution financière de l'État. Cette contribution annuelle est d'environ 13 milliards BEF pour le transport intérieur de voyageurs et de 24 milliards BEF pour la couverture des coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure⁴¹.

Elle est indexée et garantie pendant toute la durée du deuxième contrat de gestion (1997-2001).

L'État s'est en outre engagé⁴² à ce que si "un des

durch das Gesetz vom 21. März 1991^{xxxvi} beträchtlich verstärkt, indem sie in eine öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft umgewandelt wurde (dem Beispiel der Post oder der "Régie des Voies aériennes", die in Belgocontrol umgewandelt wurde), folgend, was zum Abschluss eines Geschäftsführungsabkommens zwischen dem belgischen Staat und der SNCB führte^{xxxvii xxxviii}. An die Stelle eines der SNCB für eine Dauer von 75 Jahren gewährten Betriebs- und Nutzungsrechtes setzte der Staat infolge dieser Reform ein vollständiges Besitzrecht (Art. 3 KE vom 30.9.1992).

10. Der zwischen dem belgischen Staat und der SNCB geschlossene Vertrag über die Geschäftsführung regelte die Modalitäten und finanziellen Ausgleiche für die der SNCB anvertrauten öffentlichen Dienste gemäß Artikel 156 des Gesetzes vom 21. März 1991.

Diese öffentlichen Dienste sind zur Zeit die folgenden^{xxxix}:

- 1) Binnenbeförderung von Reisenden durch fahrplanmäßige Züge, einschließlich der Instandhaltung des hierfür eingesetzten Materials;
- 2) Beschaffung, Bau, Wartung, Geschäftsführung und Betrieb der Infrastruktur, worunter einerseits die Gesamtheit der Fahrwegausstattung, die Signalisierung, die Stromversorgung sowie das Gelände, auf denen diese sich befinden und andererseits das für die Beförderung von Reisenden im Binnenverkehr eingesetzte Material zu verstehen ist;
- 3) Leistungen, welche die SNCB für die Bedürfnisse der Nation zu erbringen hat^{xl}.

Als Ausgleich für die Erbringung dieser verschiedenen öffentlichen Dienste entrichtet der Staat einen finanziellen Beitrag an die SNCB. Dieser jährliche Beitrag beläuft sich auf ca. 13 Milliarden BEF für die Binnenbeförderung von Reisenden und 24 Milliarden BEF für die Abdeckung der Nettokosten für Wartung, Geschäftsführung und Betrieb der Infrastruktur^{xli}.

Dieser Beitrag ist indexiert und für den gesamten Zeitraum des zweiten Vertrags über die Geschäftsführung (1997-2001) garantiert.

Der Staat hat sich darüber hinaus verpflichtet^{xlii},

comptes distincts relatifs à une mission de service public présente un excédent, il reste acquis totalement et définitivement à la SNCB. Le cas échéant, il contribue à la restructuration financière de la SNCB au sens de l'article 9 de la Directive 91/440/CEE". Cet excédent contribue à réduire l'endettement de la SNCB, en vue de réaliser son assainissement financier.

11. La Belgique n'a pas attendu la mise en vigueur de la législation communautaire pour conférer à la SNCB un statut d'indépendance au sens de la Directive 91/440/CEE (art. 4 et 5) ⁴³.

En ce qui concerne l'assainissement financier, également visé dans la Directive 91/440/CEE (art. 9), diverses mesures - dont celle qui vient d'être évoquée - ont été adoptées par le contrat de gestion ⁴⁴.

2° Modalités de séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport – incidences diverses

- a) Séparation comptable et désignation de la SNCB comme gestionnaire de l'infrastructure

12. La Directive 91/440/CEE (art. 6-8) impose une séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport. La Belgique n'a pas exigé que l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure soient assurées par des entités distinctes ⁴⁵. Le choix s'est porté en faveur d'une séparation sur le plan comptable, ainsi que l'article 6.1 de la Directive 91/440/CEE l'autorise ⁴⁶.

Cette voie a permis de désigner la SNCB comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (art. 1, AR du 5.2.1997) ⁴⁷.

L'article 20 de l'Arrêté royal du 5 février 1997 précise que la SNCB "*tient des comptes distincts, d'une part, pour ses activités relatives à l'exploitation des services de transport et, d'autre part, pour ses activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire*".

13. Le deuxième contrat de gestion passé entre l'État belge et la SNCB ⁴⁸, tel qu'approuvé par l'Arrêté royal du 25 septembre 1997, a repris cette nouvelle mission de gestionnaire d'infrastructure

dass wenn "eines der getrennten Konten betreffend einen öffentlichen Dienst einen Überschuss aufweist, dieser vollumfänglich und definitiv der SNCB zusteht. Gegebenenfalls trägt dieser zur finanziellen Umstrukturierung der SNCB gemäß Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG bei". Dieser Überschuss trägt zur Schuldentilgung der SNCB im Hinblick auf deren finanziellen Sanierung bei.

11. Belgien hat nicht die Inkraftsetzung der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften abgewartet, um der SNCB einen unabhängigen Status im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG (Art. 4 und 5) zu verleihen ^{xliii}.

Bezüglich der in der Richtlinie 91/440/EWG (Art. 9) ebenfalls erwähnten finanziellen Sanierung wurden verschiedene Maßnahmen - darunter die oben erwähnten - im Vertrag über die Geschäftsführung angenommen ^{xliiv}.

2. Modalitäten betreffend die Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen - sonstige Auswirkungen

- a) Buchhalterische Trennung und Bestellung der SNCB zum Betreiber der Infrastruktur

12. Die Richtlinie 91/440/EWG (Art. 6-8) verlangt eine Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen. Belgien hat nicht darauf bestanden, dass die Erbringung der Verkehrsleistungen und der Betrieb der Infrastruktur von getrennten Institutionen durchgeführt werden ^{xliv}. Es sprach sich vielmehr für eine Trennung im Bereich der Rechnungsführung aus, so wie es Artikel 6.1 der Richtlinie 91/440/EWG zulässt ^{xlvi}.

Dieser Weg ermöglichte es, die SNCB zum Betreiber der Infrastruktur zu bestellen (Art. 1 KE vom 5.2.1997) ^{xlvii}.

Artikel 20 des königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 präzisiert, dass die SNCB "*getrennte Konten führt, einerseits für ihre Tätigkeiten betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen und andererseits für ihre Tätigkeiten in Verbindung mit dem Betrieb der Infrastruktur*".

13. Der zweite zwischen dem Staat und der SNCB geschlossene Geschäftsführungsvertrag ^{xlviii}, so wie er mit königlichem Erlass vom 25. September 1997 genehmigt wurde, hat diese neue Aufgabe

de la SNCB (art. 28) ⁴⁹ et précise qu'elle tient "des comptes distincts permettant d'établir le compte de résultat de la mission d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure", présenté selon le modèle repris à l'Annexe 9 (art. 29 du contrat de gestion).

14. Depuis 1997, les comptes annuels de la SNCB ⁵⁰

contiennent des résultats distincts par missions de service public selon qu'il s'agit de transport intérieur de voyageurs ou de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ces comptes présentés selon le modèle imposé distinguent les produits et charges d'exploitation, les dotations, les résultats financier, courant, exceptionnel et net.

On constatera que, sur ce point, la Belgique est déjà presque en conformité avec les nouvelles exigences insérées dans la proposition de Directive modifiant la Directive 91/440/CEE ⁵¹.

b) Sécurité de l'infrastructure ferroviaire : normes de sécurité et rôles du gestionnaire de l'infrastructure

15. Tout matériel ferroviaire appelé à circuler sur le réseau ferroviaire belge doit être apte à utiliser cette infrastructure, et être conforme aux règlements de sécurité (art. 15, al.1, 16 et 17, AR du 5.2.1997).

Le rôle du gestionnaire d'infrastructure dans la sécurité de l'infrastructure est considérable.

16. Tout d'abord, le législateur, d'une manière assez rationnelle, a chargé le gestionnaire d'infrastructure de proposer "les normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation" (art. 2, al. 1, AR du 5.2.1997).

Toutefois, pour être rendues applicables, celles-ci doivent être approuvées par le Ministre des Transports (art. 2, al. 2, AR du 5.2.1997) et publiées au Moniteur belge (Mon. b.).

L'Arrêté ministériel du 26 mars 1999 a approuvé les normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire proposées par le ges-

des Betriebs der Infrastruktur durch die SNCB (Art. 28) ^{xlix} aufgenommen und präzisiert, dass diese "getrennte Konten führt, die es ermöglichen, das Ergebniskonto der Wartungs-, Geschäftsführungs- und Betriebstätigkeit im Bereich der Infrastruktur zu erstellen", wobei dieses Ergebniskonto dem Modell der Anlage 9 (Art. 29 des Vertrages über die Geschäftsführung) entspricht.

14. Seit 1997 beinhalten die Jahresrechnungen der

SNCB ¹ unterschiedliche Ergebnisse im Bereich der öffentlichen Dienste, und zwar je nach dem ob es sich um Binnenbeförderungen von Reisenden oder um den Betrieb der Infrastruktur handelt. Diese dem vorgeschriebenen Modell entsprechend erstellten Konten unterscheiden zwischen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, Zuführungen, laufendem Finanzergebnis, außerordentlichem Finanzergebnis und Nettofinanzergebnis.

An dieser Stelle sei anzumerken, dass Belgien in diesem Punkt schon fast den neuen Anforderungen des Richtlinienvorschlages zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG entspricht ^{li}.

b) Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur: Sicherheitsnormen und Rollen des Infrastrukturbetreibers

15. Jedes für den Einsatz auf dem belgischen Eisenbahnnetz bestimmte Eisenbahnmaterial muss für diesen Zweck geeignet sein und den Sicherheitsbestimmungen entsprechen (Art. 15, Abs. 1, 16 und 17 KE vom 5.2.1997).

Der Infrastrukturbetreiber spielt in Bezug auf die Sicherheit der Infrastruktur eine bedeutende Rolle.

16. Zuerst ist der Gesetzgeber recht rationell vorgegangen und hat den Infrastrukturbetreiber beauftragt, "die Normen und Regeln betreffend die Sicherheit der Infrastruktur und deren Nutzung" vorzuschlagen (Art. 2 Abs. 1 KE vom 5.2.1997).

Damit diese Normen und Regeln anwendbar werden, müssen sie jedoch vom Verkehrsminister genehmigt (Art. 2 Abs. 2 KE vom 5.2.1997) und im belgischen Amtsblatt (Moniteur belge) veröffentlicht werden.

Mit ministeriellem Erlass vom 26. März 1999 wurden die vom Infrastrukturbetreiber vorgeschlagenen Normen und Regeln betreffend die

tionnaire d'infrastructure⁵².

Il contient l'énumération des différents règlements applicables (Règlement général de l'Exploitation, Règlement général de la Signalisation, Règlement général de la Voie, Règlement général du Matériel, Règlement général de l'Electricité, avis et circulaires des Services Généraux, etc.) ainsi qu'un certain nombre de fiches et règlements UIC. Ceux-ci peuvent être consultés auprès du Service du transport par rail du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

17. En cas de manquement aux règles de sécurité, le Ministre des Transports, ou son délégué, peut, sur proposition motivée du gestionnaire d'infrastructure, interdire la circulation (art. 15 al. 2, AR du 5.2.1997).

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure constate que le matériel réellement utilisé met en péril la sécurité ferroviaire, il peut en interdire la circulation, à condition d'en référer immédiatement au Ministre des Transports ou à son délégué (art. 15, al. 3, AR du 5.2.1997).

18. En cas de danger affectant la sécurité, le gestionnaire d'infrastructure peut prendre des mesures temporaires, applicables dès notification. Ces mesures ne sont valables que trois mois si elles ne sont pas confirmées par le Ministre des Transports dans l'intervalle (art. 2 al. 3, AR du 5.2.1997).

Le gestionnaire d'infrastructure doit chaque année transmettre au Ministre des Transports un "rapport de sécurité" permettant à ce dernier de contrôler l'application des règlements de sécurité (art. 5, AR du 5.2.1997).

En cas d'accident, un "rapport spécial" doit être établi par le gestionnaire d'infrastructure (art. 7, AR du 5.2.1997).

19. Enfin, le gestionnaire d'infrastructure s'est vu conférer le droit de délivrer les autorisations relatives à l'établissement de canalisations d'égouts, fosses de déchargement, conduites d'eau, ainsi qu'à la construction des ouvrages d'art au-dessus ou en-dessous du chemin de fer (art. 8, AR du 5.2.1997).

3° Droit d'accès et de transit aux

Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur genehmigt^{lii}.

Dieser Erlass enthält verschiedene anwendbare Regelungen (allgemeine Regelung zum Betrieb, allgemeine Regelung zur Signalisierung, allgemeine Regelung zum Fahrweg, allgemeine Regelung zum Material, allgemeine Regelung zur Stromversorgung, Mitteilungen und Rundschreiben der Allgemeinen Dienste usw.) sowie eine Reihe von UIC-Regelungen und -Merkblätter. Diese können bei der Eisenbahnabteilung des Ministeriums für Kommunikation und Infrastruktur eingesehen werden.

17. Im Falle eines Verstosses gegen die Sicherheitsvorschriften kann der Verkehrsminister oder dessen Beauftragter auf begründeten Antrag des Infrastrukturbetreibers das Erbringen der Verkehrsleistung untersagen (Art. 15 Abs. 2 KE vom 5.2.1997).

Wenn der Infrastrukturbetreiber feststellt, dass das tatsächlich eingesetzte Material die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs gefährdet, kann er dessen Einsatz verbieten, wobei er jedoch unverzüglich den Verkehrsminister oder dessen Stellvertreter darüber in Kenntnis zu setzen hat (Art. 15 Abs. 3 KE vom 5.2.1997).

18. Im Falle einer Gefährdung der Sicherheit kann der Infrastrukturbetreiber zeitlich begrenzte Maßnahmen ergreifen, die ab deren Bekanntmachung gelten. Diese Maßnahmen gelten für eine Dauer von drei Monaten, sofern sie nicht zwischenzeitlich vom Verkehrsminister bestätigt wurden (Art. 2 Abs. 3 KE vom 5.2.1997).

Der Infrastrukturbetreiber hat einmal jährlich dem Verkehrsminister einen "Sicherheitsbericht" vorzulegen, der es letzterem ermöglicht, die Anwendung der Sicherheitsvorschriften zu überprüfen (Art. 5 KE vom 5.2.1997).

Im Falle eines Unfalls hat der Infrastrukturbetreiber einen "Sonderbericht" zu erstellen (Art. 7 KE vom 5.2.1997).

19. Schließlich wurde dem Infrastrukturbetreiber das Recht eingeräumt, die Genehmigungen zum Bau von Abwasserkanälen, Entladungsgruben, Wasserleitungen sowie zum Erstellen von Kunstbauten oberhalb oder unterhalb der Eisenbahn zu erteilen (Art. 8 KE vom 5.2.1997).

3. Zugangs- und Transitrecht betreffend die

infrastructures ferroviaires belges

20. En exécution de l'article 10 de la Directive 91/440/CEE, le législateur belge a conféré un **droit d'accès** :

- à la SNCB pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transport voyageurs;
- aux regroupements internationaux dont fait partie une entreprise ferroviaire belge pour les prestations de services de transports internationaux entre les États membres de l'UE;
- aux entreprises ferroviaires établies dans un des États membres de l'UE pour l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises (art. 12, AR du 5.2.1997).

Un **droit de transit** sur l'infrastructure ferroviaire belge est accordé à tout regroupement international pour les prestations de services de transports internationaux qu'il effectue entre des États membres de l'UE dans chacun desquels est établie une entreprise ferroviaire au moins qui fait partie de ce groupement (art. 13, AR. du 5.2.1997).

Ces droits d'accès et de transit sont exercés sous les conditions de sécurité relatives à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

21. Une des premières applications concrètes de la libéralisation a été la mise en place, en 1998, d'un premier corridor de fret entre la Belgique, le Luxembourg, la France et l'Italie.

Un guichet unique, installé à Luxembourg, a permis notamment la coordination des processus de planification des sillons et leur attribution aux entreprises ferroviaires ou groupements internationaux disposant de droit d'accès ou de transit.

Le corridor "Belitalia" assure le transport accéléré de wagons isolés entre Anvers et le Nord de l'Italie, en utilisant entre Muizen et Milan le premier "Freightway européen"^{53 54}.

Pour pouvoir concrètement exercer ces droits d'accès et/ou de transit, l'entreprise ferroviaire doit être titulaire d'une licence et obtenir ensuite un certificat de sécurité et des sillons.

belgischen Eisenbahninfrastrukturen

20. In Anwendung des Artikels 10 der Richtlinie 91/440/EWG hat der belgische Gesetzgeber folgenden Gruppierungen und Unternehmen ein **Zugangsrecht** eingeräumt:

- der SNCB für die Erbringung der Gesamtheit ihrer Beförderungsleistungen von Reisenden;
- den internationalen Gruppierungen, denen ein belgisches Eisenbahnunternehmen angeschlossen ist, für die Erbringung von grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten der EU;
- den Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der EU haben, für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr (Art. 12 KE vom 5.2.1997).

Ein **Transitrecht** über die belgische Eisenbahninfrastruktur wird den internationalen Gruppierungen für die grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen gewährt, die diese zwischen den Mitgliedstaaten der EU erbringen, in denen mindestens eines der angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz hat (Art. 13 KE vom 5.2.1997).

Diese Zugangs- und Transitrechte werden entsprechend den Sicherheitsbedingungen durchgeführt, die für die Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung gelten.

21. Eine der ersten konkreten Anwendungen der Liberalisierung war die Schaffung eines ersten Frachtkorridors zwischen Belgien, Luxemburg, Frankreich und Italien im Jahre 1998.

Ein in Luxemburg eingerichteter "one-stop-shop" ermöglichte insbesondere die Koordinierung der Verfahren zur Planung der Zugtrassen und deren Zuweisung an die Eisenbahnunternehmen oder internationalen Gruppierungen, die über ein Zugangs- oder Transitrecht verfügen.

Der Korridor "Belitalia" dient der beschleunigten Beförderung von Einzelwagen zwischen Antwerpen und dem Norden Italiens, indem er zwischen Muizen und Mailand den ersten "europäischen Freightway" nutzt^{liii liv}.

Um diese Zugangs- und/oder Transitrechte konkret ausüben zu können, muss das Eisenbahnunternehmen über eine Betriebsgenehmigung verfügen und anschließend

II. Licence d'entreprise ferroviaire

22. Afin de garantir que les droits d'accès et de transit aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute l'UE, la Directive 95/18/CE a instauré un système de licence pour les entreprises ferroviaires⁵⁵.

Une licence est *"une autorisation accordée par l'État membre à une entreprise à laquelle la qualité d'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport"* (art. 2, b, Directive 95/18/CE).

La licence ne donne toutefois pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire (art. 4.4, al. 2, Directive 95/18/CE). Pour ce faire, l'entreprise ferroviaire devra obtenir des "sillons".

La licence délivrée par un État membre est reconnue valable dans toute l'UE (art. 1.3, Directive 95/18/CE). Il s'agit donc d'un système de reconnaissance réciproque de licences.

La Directive 95/18/CE fixe les critères applicables à la délivrance, la prolongation ou la modification des licences délivrées par l'organisme responsable d'un État membre⁵⁶ ainsi que les modalités de la validité de celles-ci⁵⁷.

23. La Belgique a transposé les obligations découlant de cette Directive par l'Arrêté royal du 11 décembre 1998⁵⁸ et l'Arrêté ministériel d'exécution du 23 mars 1999 relatif aux modalités de délivrance, de suspension, de retrait de la licence d'entreprise ferroviaire et à son réexamen⁵⁹.

Ces Arrêtés fixent les modalités et conditions de délivrance d'une licence "belge".

1° Délivrance en Belgique d'une licence d'entreprise ferroviaire

eine Sicherheits- und Zugtrassenbescheinigung erhalten.

II. Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

22. Um sicherzustellen, dass die Zugangsrechte zu den Eisenbahninfrastrukturen sowie die Transitrechte in der gesamten EU auf einer einheitlichen und nichtdiskriminierenden Grundlage angewendet werden, hat die Richtlinie 95/18/EG die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen vorgesehen^{lv}.

Eine Betriebsgenehmigung ist *"eine Genehmigung, die ein Mitgliedstaat einem Unternehmen erteilt und damit dessen Eigenschaft als Eisenbahnunternehmen erkennt. Diese Eigenschaft kann auf bestimmte Arten von Verkehrsleistungen begrenzt werden"* (Art. 2 b) Richtlinie 95/18/EG).

Diese Betriebsgenehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Art. 4.4. Abs. 2 Richtlinie 95/18/EG). Hierfür müssen dem Eisenbahnunternehmen "Zugtrassen" zugewiesen werden.

Die von einem Mitgliedstaat ausgestellte Betriebsgenehmigung ist in der gesamten EU gültig (Art. 1.3 Richtlinie 95/18 EG). Demzufolge handelt es sich um ein System der gegenseitigen Anerkennung von Betriebsgenehmigungen.

Die Richtlinie 95/18/EG legt die Kriterien für die Erteilung, die Verlängerung oder die Änderung der von der zuständigen Stelle eines Mitgliedstaates^{lvi} ausgestellten Betriebsgenehmigungen sowie die Bedingungen für die Gültigkeit dieser Genehmigungen^{lvii} fest.

23. Belgien hat die sich aus dieser Richtlinie ergebenden Pflichten durch königlichen Erlass vom 11. Dezember 1998^{lviii} sowie durch ministeriellen Erlass vom 23. März 1999 betreffend die Modalitäten für die Erteilung, die Aussetzung, den Widerruf der Betriebsgenehmigung sowie deren Überprüfung umgesetzt^{lix}.

Diese Erlasse legen die Modalitäten und Bedingungen für die Erteilung einer "belgischen" Betriebsgenehmigung fest.

1. Erteilung einer Betriebsgenehmigung in Belgien

24. La Directive 95/18/CE prévoit, en son article 4.1, qu'une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.

Il suffit que l'entreprise ferroviaire qui ne possède pas encore de licence, ait un siège d'exploitation en Belgique, pour qu'elle puisse adresser une demande de licence (art. 3, AR du 11.12.1998).

25. L'organisme responsable en Belgique chargé de délivrer, suspendre, retirer ou examiner la licence d'entreprise ferroviaire est le Directeur général de l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (art. 1, AM du 23.3.1999 – licence).

Afin d'aviser le Directeur général dans ces missions, il a été créé une *Commission du transport ferroviaire* composée de neuf membres effectifs, dont un président, et de quatre suppléants⁶⁰.

Le Directeur général doit prendre connaissance, au préalable, avant toute décision de délivrance (art. 5, AR du 11.12.1998), de refus, de suspension ou de retrait d'une licence (art. 17, AR du 11.12.1998) de l'avis de la Commission du transport ferroviaire. Il peut en outre solliciter, en vue de la délivrance d'une licence l'avis de tout expert en matière ferroviaire (art. 5, al. 2, AR du 11.12.1998).

2° Les quatre conditions de délivrance de la licence

26. Il incombe au demandeur d'une licence de démontrer, à l'aide de documents joints à sa demande⁶¹, qu'il satisfait aux conditions nécessaires pour garantir des services adéquats et fiables. Il s'agit d'exigences en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture en responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité. Le détail de ces quatre conditions figure aux articles 7 à 11 de l'Arrêté royal du 11 décembre 1998 et dans l'Arrêté ministériel du 23 mars 1999 - licence.

La législation belge a repris pour l'essentiel les exigences de la Directive 95/18/CE.

24. Die Richtlinie 95/18/EG sieht in Artikel 4.1 vor, dass ein Eisenbahnunternehmen in seinem Niederlassungsstaat eine Genehmigung beantragen kann.

Ein Eisenbahnunternehmen, das noch keine Betriebsgenehmigung hat, benötigt lediglich eine Betriebsniederlassung in Belgien, um eine Betriebsgenehmigung beantragen zu können (Art. 3 KE vom 11.12. 1998).

25. Die in Belgien zuständige Stelle für die Erteilung, die Aussetzung, den Widerruf oder die Prüfung der Betriebsgenehmigung ist der Generaldirektor der Abteilung Landverkehr des Ministeriums für Kommunikation und Infrastruktur (Art. 1 ME vom 23.3. 1999 - Betriebsgenehmigung).

Um den Generaldirektor in diesen Aufgaben zu beraten, wurde ein *Ausschuss für Eisenbahnverkehr* geschaffen. Diese besteht aus neun Mitgliedern, darunter einem Vorsitzenden und vier Stellvertretern^{lx}.

Der Generaldirektor muss vor jedem Beschluss betreffend die Erteilung (Art. 5 ME vom 11.12. 1998), die Ablehnung, die Aussetzung oder den Widerruf (Art. 17 ME vom 11.12.1998) über die Meinung des Ausschusses für Eisenbahnverkehr in Kenntnis gesetzt werden. Darüber hinaus kann er im Hinblick auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung die Meinung von Fachleuten im Bereich des Eisenbahnverkehrs einholen (Art. 5 Abs. 2 ME vom 11.12.1998).

2. Die vier Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung

26. Es obliegt dem Antragsteller an Hand von Dokumenten^{lxi} nachzuweisen, dass er die für die Erbringung angemessener und zuverlässiger Dienste erforderlichen Bedingungen erfüllt. Es handelt sich hierbei um Bedingungen, welche die finanzielle Leistungsfähigkeit, die fachliche Eignung, die ausreichende Versicherung gegen Haftungsrisiken sowie die Zuverlässigkeit betreffen. Die Einzelheiten dieser vier Bedingungen finden sich in den Artikeln 7 bis 11 des königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 sowie im ministeriellen Erlass vom 23. März 1999 - Betriebsgenehmigung.

Die belgische Gesetzgebung hat im Wesentlichen die Anforderungen der Richtlinie 95/18/EG übernommen.

27. Le demandeur d'une licence prouve qu'il rencontre les exigences en matière financière lorsqu'il peut faire face à ses *obligations financières* pendant une période de douze mois à partir de la date prévue pour le début des activités ferroviaires faisant l'objet de la licence (art. 8, AR du 11.12.1998)⁶². Il a été précisé que cette capacité financière sert comme indicateur de stabilité économique et comme gage du respect de règles de sécurité⁶³.
28. Le demandeur d'une licence satisfait aux conditions de *capacité professionnelle* lorsqu'il démontre :
- qu'il a ou aura une organisation administrative et possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces des types de services déterminés par la licence;
 - que le personnel responsable de la sécurité possède une qualification adaptée à son domaine d'activité;
 - que le personnel, le matériel roulant et l'organisation de l'entreprise permettent d'effectuer des prestations de transport ferroviaire avec un haut niveau de sécurité (art. 9, AR du 11.12.1998).
- Le point II de l'Annexe de l'Arrêté royal du 11 décembre 1998 détermine les documents à fournir par le demandeur pour satisfaire à ces conditions.
29. Le demandeur d'une licence doit en outre prouver qu'il a pris les dispositions nécessaires pour couvrir sa *responsabilité civile* à l'égard de ses clients, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des tiers (art. 10, AR du 11.12.1998).
30. En matière d'*honorabilité*, l'article 11 de l'Arrêté royal du 11 décembre 1998 stipule que les personnes assurant la gestion journalière de l'entreprise demanderesse ainsi que tout responsable d'un siège d'exploitation ne peuvent pas avoir été condamnés en Belgique pour infraction aux dispositions du Livre II, Titre III, Chapitres I à V et Titre IX, Chapitres I et II du Code pénal.
27. Der Antragsteller auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung weist nach, dass er den finanziellen Anforderungen entspricht, wenn er seinen *finanziellen Verpflichtungen* während eines Zeitraums von zwölf Monaten ab dem Datum nachkommen kann, ab dem der Eisenbahnbetrieb, der Gegenstand der Betriebsgenehmigung ist, vorgesehen ist (Art. 8 KE vom 11.12.1998)^{lxii}. Es wurde präzisiert, dass diese finanzielle Leistungsfähigkeit als Indikator für die wirtschaftliche Stabilität und als Garant für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen dient^{lxiii}.
28. Der Antragsteller auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung entspricht den Anforderungen an die *fachliche Eignung*, wenn er nachweist, dass:
- er über eine Verwaltungsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen hat, um eine betriebliche Kontrolle sowie eine sichere und wirksame Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeiten auszuüben;
 - die für die Sicherheit verantwortlichen Beschäftigten für ihr Tätigkeitsgebiet voll qualifiziert sind;
 - das Personal, das Rollmaterial und die Organisation des Unternehmens es ermöglichen, Eisenbahnverkehrsleistungen mit einem hohen Maß an Sicherheit durchzuführen (Art. 9 KE vom 11.12.1998).
- Punkt II der Anlage zum königlichen Erlass vom 11. Dezember 1998 legt die Dokumente fest, die vom Antragsteller zum Nachweis des Erfüllens dieser Anforderungen vorzulegen sind.
29. Der Antragsteller auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung muss darüber hinaus den Nachweis erbringen, dass er die zur Deckung seiner *Haftpflicht* gegenüber seinen Kunden, dem Infrastrukturbetreiber und Dritten erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat (Art. 10 KE vom 11.12.1998).
30. Bezüglich der *Zuverlässigkeit* schreibt Artikel 11 des königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 vor, dass die mit der täglichen Verwaltung des antragstellenden Unternehmens betrauten Personen sowie jeder Verantwortliche eines Niederlassungssitzes keine Verurteilungen in Belgien für Verstöße gegen die Bestimmungen des Band II Titel III Kapitel I bis V und Titel IX Kapitel I und II des Strafgesetzbuches aufweisen dürfen.

Ces dispositions pénales visent les crimes et délits tels que la contrefaçon de fausse monnaie, le faux et usage de faux, le vol, la fraude, la banqueroute, l'insolvabilité frauduleuse, l'abus de confiance, l'escroquerie et le recel.

Il en va de même pour ce qui est des condamnations prononcées à l'étranger du chef d'infractions de même nature.

En vue d'étayer leur honorabilité, les personnes concernées doivent produire un certificat de bonnes conduite, vie et moeurs, destiné à une administration publique et ne datant pas de plus de trois mois, ou un document équivalent délivré par un autre État.

De plus, les personnes concernées doivent joindre à la demande de licence, une déclaration sur l'honneur, par laquelle elles reconnaissent n'avoir pas fait l'objet d'une interdiction de commerce ou d'une condamnation pour infraction à la législation sociale ou de transport, belge ou étrangère⁶⁴.

3° La demande de licence

31. Le détail du contenu d'une demande de licence figure à l'Arrêté ministériel du 23 mars 1999 – licence. Pour l'essentiel, la demande de licence doit être adressée au Directeur général de l'Administration du transport terrestre et rédigée conformément aux règles en matière d'emploi des langues (art. 2 et 10, AM du 23 mars 1999)⁶⁵.

La demande indique le type ou les types de services pour lesquels elle est sollicitée :

- transport international de voyageurs effectué sur une infrastructure ferroviaire à grande vitesse ou conventionnelle;
- transport international de marchandises;
- transport combiné (art. 3, AM du 23.3.1999).

Elle est accompagnée :

- des documents attestant que le requérant satisfait aux conditions de délivrance citées

Diese strafrechtlichen Bestimmungen beziehen sich auf Straftaten und Delikte wie Geldfälschung, Fälschung und Gebrauch gefälschter Urkunden, Diebstahl, Betrug, Bankrott, betrügerische Insolvenz, Vertrauensmißbrauch, Schwindel und Hehlerei.

Das Gleiche gilt für Verurteilungen im Ausland wegen eines der oben genannten Delikte.

Um ihre Zuverlässigkeit zu untermauern, müssen die betreffenden Personen ein für eine öffentliche Verwaltung bestimmtes und nicht mehr als drei Monate zurückliegendes Führungszeugnis oder ein von einem anderen Staat ausgestelltes gleichwertiges Dokument vorlegen.

Darüber hinaus müssen die betreffenden Personen dem Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung eine eidesstattliche Erklärung beilegen, aus der hervorgeht, dass gegen sie kein Handelsverbot ausgesprochen wurde oder sie wegen eines Verstosses gegen die belgische oder eine ausländische Sozial- oder Transportgesetzgebung verurteilt wurden^{lxiv}.

3. Der Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung

31. Die Einzelheiten betreffend den Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung erscheinen im ministeriellen Erlass vom 23. März 1999 - Betriebsgenehmigung. Grundsätzlich ist der Antrag an den Generaldirektor der Abteilung Landverkehr zu richten und entsprechend den für den Gebrauch der Landessprachen geltenden Bestimmungen zu verfassen (Art. 2 und 10 ME vom 23. März 1999)^{lxv}.

Der Antrag muss die Art oder die Arten von Verkehrsleistungen angeben, für die er gestellt wird:

- internationale Beförderung von Reisenden auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder auf konventionellen Strecken;
- internationale Beförderung von Gütern;
- kombinierter Verkehr (Art. 3 ME vom 23.3.1999).

Dem Antrag sind beizufügen:

- Dokumente, aus denen hervorgeht, dass der Antragsteller die oben genannten Bedingungen für die Erteilung der

ci-dessus;

- d'une copie certifiée conforme de l'acte constitutif de la personne morale requérante ainsi que de ses modifications éventuelles, d'une copie de la décision de nomination d'au moins une personne désignée pour diriger effectivement et en permanence l'activité de transport de la personne morale requérante, et d'une copie certifiée conforme de l'inscription au Registre de Commerce.

4° Validité, réexamen, suspension et retrait de la licence – licence temporaire

32. La Belgique a opté pour une période de validité de la licence la plus longue prévue pour la Directive 95/18/CE : la licence est valable en

Elle fait l'objet d'un réexamen complet tous les cinq ans⁶⁶. Divers événements peuvent entraîner son réexamen prématuré.

Ainsi, en cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, le détenteur soumet sa licence au Ministre des Transports ou à son délégué en vue d'un réexamen (art. 15, AR du 11.12.1998 et art. 6, § 2, AM du 23.3.1999). Il devrait être tenu compte de cet élément avant toute acquisition d'entreprise ferroviaire belge. L'envoi de cette demande de réexamen doit être effectuée "*dès que la modification de la situation juridique de l'entreprise ferroviaire est acquise*" (art. 6, § 2, AM du 23.3.1999 – licence).

Pendant la durée du réexamen, l'entreprise ferroviaire concernée peut poursuivre ses activités, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise.

De même, si le détenteur d'une licence envisage d'étendre ou de modifier ses activités, il doit soumettre sa licence au réexamen (art. 6, § 3, AM du 23.3.1999).

A côté de la licence "classique" dont il a été question jusqu'à présent, le législateur belge a prévu une "licence temporaire" en cas de réorganisation de l'entreprise pour une période maximale de six mois et pour autant que la sécurité ne soit pas compromise⁶⁷.

Betriebsgenehmigung erfüllt;

- eine beglaubigte Abschrift des Gesellschaftsvertrags sowie dessen eventuellen Änderungen, eine Abschrift des Ernennungsbeschlusses mindestens einer Person, welche tatsächlich und ständig die Beförderungstätigkeit der antragstellenden juristischen Person leitet, sowie eine beglaubigte Abschrift des Eintrags im Handelsregister.

4. Gültigkeit, Überprüfung, Aussetzung und Widerruf der Betriebsgenehmigung - zeitlich befristete Betriebsgenehmigung

32. Belgien hat die in der Richtlinie 95/18/EG längstmöglich vorgesehene Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung gewählt: Die

Die Betriebsgenehmigung wird alle fünf Jahre eingehend überprüft^{lxvi}. Verschiedene Ereignisse können zu einer vorzeitigen Überprüfung führen.

Im Falle einer Änderung, welche die rechtliche Lage eines Eisenbahnunternehmens betrifft, insbesondere bei einer Fusion oder Übernahme, unterbreitet das Eisenbahnunternehmen seine Betriebsgenehmigung dem Verkehrsminister oder dessen Beauftragter im Hinblick auf eine Überprüfung (Art. 15 ME vom 11.12.1998 und Art. 6 § 2 ME vom 23.3.1999). Dieser Punkt sollte vor der Übernahme eines belgischen Eisenbahnunternehmens berücksichtigt werden. Der Antrag auf Überprüfung ist zu versenden, "*sobald die Änderung der rechtlichen Lage des Eisenbahnunternehmens wirksam wird*" (Art. 6 § 2 ME vom 23.3.1999 - Betriebsgenehmigung).

Während der Dauer der Überprüfung kann das betreffende Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeiten fortführen, vorausgesetzt, dass die Sicherheit nicht gefährdet ist.

Desgleichen hat der Inhaber seine Betriebsgenehmigung im Falle einer geplanten Ausdehnung oder Änderung seiner Tätigkeiten überprüfen zu lassen (Art. 6 § 3 ME vom 23.3.1999).

Neben der "herkömmlichen" Betriebsgenehmigung, von der bisher die Rede war, hat der belgische Gesetzgeber eine "zeitlich befristete Betriebsgenehmigung" für den Fall einer Umstrukturierung des Unternehmens vorgesehen. Diese zeitlich befristete Betriebsgenehmigung hat eine Gültigkeitsdauer von sechs Monaten, vorausgesetzt, dass die Sicherheit nicht gefährdet wird^{lxvii}.

33. Il convient de préciser que lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, le Directeur général de l'Administration du transport terrestre ne l'autorise pas à conserver sa licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de prévisions réalistes de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable (art. 14, § 2, AR du 11.12.1998).
34. Si le détenteur d'une licence ne satisfait plus aux conditions de capacités financières, la licence est suspendue ou retirée par le Directeur général. La suspension est levée si l'entreprise satisfait à nouveau à cette condition (art. 14, AR du 11.12.1998).

Le détenteur d'une licence doit tenir informée l'Administration du transport terrestre de toute modification de sa situation qui affecterait le respect des quatre conditions de délivrance.

III. Utilisation de l'infrastructure belge : Répartition des capacités d'infrastructure (sillons) - Paiement des redevances d'utilisation - Obtention du certificat de sécurité - Passation des accords techniques

35. La possession d'une licence d'entreprise ferroviaire ne confère pas, à elle seule, le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire⁶⁸. Il faut, pour ce faire, obtenir des sillons ainsi qu'un certificat de sécurité afférent au type de services en cause.

1° Répartition des capacités d'infrastructure (sillons)

36. La répartition des sillons constitue un élément essentiel de la libéralisation du transport ferroviaire. C'est pourquoi la Directive 95/19/CE définit les principes et procédures à suivre pour la répartition des capacités d'infrastructure (art. 3, 4, 5 et 10). Elle prévoit aussi que l'organisme chargé de cette répartition agit sur une base équitable et non discriminatoire (art. 3).

La Belgique a transposé cette Directive par l'Arrêté royal du 11 décembre 1998⁶⁹ et l'Arrêté ministériel d'exécution du 23 mars 1999 fixant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire⁷⁰.

33. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass, wenn ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet ist, der Generaldirektor der Abteilung Landverkehr dem Unternehmen seine Betriebsgenehmigung entzieht, wenn er der Überzeugung ist, dass innerhalb eines angemessenen Zeitraums wahrscheinlich keine zufriedenstellende Umstrukturierung zustande kommen wird (Art. 14 § 2 ME vom 11.12.1998).
34. Wenn der Inhaber einer Betriebsgenehmigung nicht mehr die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit erfüllt, wird die Betriebsgenehmigung vom Generaldirektor ausgesetzt oder widerrufen. Die Aussetzung wird aufgehoben, wenn das Unternehmen diese Bedingung wieder erfüllt (Art.14 ME vom 11.12.1998).

Der Inhaber der Betriebsgenehmigung muss die Abteilung Landverkehr über jede die Einhaltung der vier Bedingungen für die Erteilung der Betriebsgenehmigung betreffende Änderung seiner Lage unterrichten.

III. Nutzung der belgischen Infrastruktur: Zuweisung von Infrastrukturkapazität (Zugtrassen) - Entrichtung der Wegeentgelte - Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung - Abschluss technischer Vereinbarungen

35. Der Besitz einer Betriebsgenehmigung allein berechtigt nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur^{lxviii}. Hierfür sind die Zuweisung von Zugtrassen sowie eine Sicherheitsbescheinigung für die fraglichen Verkehrsleistungen erforderlich.

1. Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten (Zugtrassen)

36. Die Zuweisung der Zugtrassen bildet ein wesentliches Element der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs. Aus diesem Grunde legt die Richtlinie 95/19/EG die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten fest (Art. 3, 4, 5 und 10). Sie sieht auch vor, dass die für die Zuweisung zuständige Stelle auf einer gerechten und nichtdiskriminierenden Grundlage handelt (Art. 3).

Belgien hat diese Richtlinie mit königlichem Erlass vom 11. Dezember 1998^{lxix} und ministeriellem Durchführungserlass vom 23. März 1999, in denen die Zuweisungsmodalitäten der Infrastrukturkapazitäten festgelegt werden,

a) Organe compétent - missions

37. Le législateur belge n'a pas choisi de conférer au gestionnaire de l'infrastructure la répartition des sillons, ainsi que cette possibilité a été laissée par la Directive 95/19/CE⁷¹. Cette mission a été confiée à l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, représentée par son Directeur général (art. 1, AM du 23.3.1999 – sillons).

Il est précisé que pour l'exercice de cette mission, cet organisme agit "en dehors de tout lien hiérarchique"⁷².

L'Administration du transport terrestre répartit et attribue les capacités d'infrastructure ferroviaire. Les capacités doivent être réparties, sur une base équitable et non discriminatoire, tout en veillant à ce que l'infrastructure soit utilisée d'une manière optimale⁷³ (art. 18, AR du 11.12.1998).

Une priorité peut toutefois être octroyée à la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs⁷⁴, ainsi qu'aux TGV ou au transport de marchandises effectués sur des infrastructures spécifiquement construites ou aménagées à cette fin (art. 19, AR du 11.12.1998).

La demande de capacité est adressée à l'Administration du transport terrestre si le point de départ du service de transport a lieu en Belgique (art. 20, AR du 11.12.1998).

L'Administration du transport terrestre informe immédiatement les autres organismes de répartition de capacité d'infrastructure des autres États concernés. Elle se prononce, en concertation avec ceux-ci, au plus tard dans les 60 jours après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été reçues (art. 21, AR du 11.12.1998). Toutefois, le demandeur est en droit de s'adresser directement à d'autres organismes de répartition, pour autant qu'il en avertisse l'Administration du transport terrestre (art. 22, AR du 11.12.1998).

b) Modalités d'attribution des capacités d'infrastructure

38. Toute demande de capacité doit être introduite auprès de l'Administration du transport terrestre et fournir tous les éléments figurant à l'Annexe de l'Arrêté ministériel du 23 mars 1999⁷⁵.

umgesetzt^{lxx}.

a) Zuständige Stelle - Aufgaben

37. Obwohl die Richtlinie 95/19/EG diese Möglichkeit vorsieht, hat der belgische Gesetzgeber darauf verzichtet, dem Infrastrukturbetreiber die Zuweisung der Zugtrassen anzuvertrauen^{lxxi}. Diese Aufgabe wurde der Abteilung Landverkehr des Ministeriums für Kommunikation und Infrastruktur, die durch ihren Generaldirektor vertreten ist, übertragen (Art. 1 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

Zu betonen ist, dass diese Stelle in Ausübung dieser Aufgabe "frei von jeglicher hierarchischer Bindung" handelt^{lxxii}.

Die Abteilung Landverkehr verteilt die Infrastrukturkapazitäten und teilt diese zu. Die Kapazitäten müssen gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zugeteilt werden, wobei auf eine effiziente und optimale Nutzung der Infrastruktur zu achten ist^{lxxiii} (Art. 18 ME vom 11.12.1998).

Öffentlichen Verkehrsdiensten im Bereich der Binnenbeförderung von Reisenden^{lxxiv} sowie den Verkehrsdiensten auf speziell gebauten oder ausgebauten Hochgeschwindigkeits- oder Güterverkehrsstrecken kann jedoch ein Vorrang eingeräumt werden (Art. 19 ME vom 11.12.1998).

Der Antrag auf Zuweisung einer Infrastrukturkapazität ist an die Abteilung Landverkehr zu richten, wenn der Ausgangspunkt des Verkehrsdienstes in Belgien liegt (Art. 20 ME vom 11.12.1998).

Die Abteilung Landverkehr informiert unverzüglich die Zuweisungsstellen der anderen betroffenen Mitgliedstaaten. Sie äußert sich nach Absprache mit den Stellen der anderen betroffenen Staaten spätestens 60 Tage nach Erhalt der erforderlichen Informationen (Art. 21 ME vom 11.12.1998). Der Antragsteller ist jedoch berechtigt, sich unmittelbar an andere Zuweisungsstellen zu wenden, wobei er dies der Abteilung Landverkehr mitteilen muss (Art. 22 ME vom 11.12.1998).

b) Verfahren zur Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten

38. Sämtliche Anträge müssen an die Abteilung Landverkehr gerichtet werden und sämtliche in der Anlage zum ministeriellen Erlass vom 23. März 1999 aufgeführten Angaben beinhalten^{lxxv}.

Il sera ainsi précisé :

- le type de prestation : transport international de voyageurs (TGV, train international, etc), de marchandises (train complet, train de trafic diffus, train de service, train de trafic combiné, parcours à vide de locomotives, etc.);
- la capacité demandée (gares d'origine et de destination, itinéraires);
- période de circulation (jour, heure, etc.).

La demande de capacité est introduite :

- soit par l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international, lorsque le départ du service faisant l'objet de la demande a lieu sur le territoire belge;
- soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre État membre pour le trajet situé en Belgique, lorsque le départ du service a lieu hors territoire belge (art. 2, AM du 23.3.1999 - sillons).

La demande doit être accompagnée des documents et pièces attestant que la ou les entreprises ferroviaires concernées sont en possession de la *licence* répondant au type de service concerné et du *certificat de sécurité* pour ledit type de service et pour les itinéraires concernés.

Si la licence est délivrée par un autre État membre de l'UE, une copie de cette licence est jointe à la demande (art. 3, AM du 23.3.1999 - sillons).

Lors de la demande de capacité, le *dépôt d'une garantie* est exigé (art. 26, AR du 11.12.1998). La garantie correspond au maximum du montant de la redevance due pour les capacités demandées dans une période horaire. Elle est constituée auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, simultanément à la décision d'attribution de capacité. Si ladite capacité est utilisée, la garantie est entièrement libérée. En cas de non-utilisation ou d'utilisation partielle de la capacité demandée, de laquelle il résulte un manque à gagner pour le gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci libère la garantie, déduction faite du manque à gagner (art. 27, AR du 11.12. 1998 et art. 15, AM du 23.12.1999 - sillons).

Zu präzisieren sind:

- die Art des Verkehrsdienstes: internationale Beförderung von Reisenden (Hochgeschwindigkeitszug, internationaler Zug usw.), von Gütern (Ganzzug, Streuverkehr, Dienstzug, kombinierter Verkehr, Leerfahrten von Lokomotiven usw.);
- die beantragte Kapazität (Abgangs- und Zielbahnhof, Fahrstrecken);
- Zeit des Verkehrsdienstes (Tag, Uhrzeit usw.).

Der Antrag ist zu stellen:

- entweder vom Eisenbahnunternehmen oder der internationalen Gruppierung, wenn der Abgangsort des beantragten Verkehrsdienstes auf belgischem Hoheitsgebiet liegt;
- oder von der Zuweisungsstelle eines anderen Mitgliedstaates für die Strecke in Belgien, wenn der Abgangsort außerhalb des belgischen Hoheitsgebietes liegt (Art. 2 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

Dem Antrag müssen die Dokumente und Schriftstücke beiliegen, aus denen hervorgeht, dass das oder die betreffenden Eisenbahnunternehmen in Besitz der dem betreffenden Verkehrsdienst entsprechenden *Genehmigung* sowie der für diese Verkehrsleistung und die betreffenden Fahrwege entsprechenden *Sicherheitsbescheinigung* sind.

In den Fällen, in denen die Betriebsgenehmigung von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellt wurde, ist dem Antrag eine Kopie dieser Genehmigung beizufügen (Art. 3 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

Bei der Antragstellung wird eine *Sicherheitsleistung* gefordert (Art. 26 KE vom 11.12.1998). Diese Sicherheitsleistung entspricht höchstens dem Betrag des für die beantragten Kapazitäten innerhalb einer bestimmten Zeit geforderten Wegegeldes. Sie wird bei dem Infrastrukturbetreiber hinterlegt, sobald der Beschluss auf Zuweisung der Infrastrukturkapazität ergangen ist. Im Falle der Nichtanspruchnahme oder der teilweisen Inanspruchnahme der beantragten Kapazität, die für den Infrastrukturbetreiber einen Verlust verursacht, gibt dieser die Sicherheitsleistung abzüglich des Betrages seines Verlustes frei (Art. 27 KE vom 11.12.1998 und Art. 15 ME vom 23.12. 1999 - Zugtrassen).

39. La demande de capacité est alors examinée par l'Administration du transport terrestre dans le cadre du service des trains construit sur la base de **périodes horaires** successives qui ont une durée de douze mois (art. 5, AM du 23.3.1999 - sillons).

Les dates de début des périodes horaires viennent d'être publiées ⁷⁶ :

30 mai 1999, 28 mai 2000 et 10 juin 2001.

Sans entrer dans les détails techniques, les formalités de la demande et son traitement varient selon que la demande de capacité est relative à une période horaire en cours (art. 6, § 1, AM du 23.3.1999 - sillons), une période horaire qui suit la période en cours (art. 7, AM du 23.3.1999 - sillons) ou à une période horaire située au-delà de la période horaire qui suit la période en cours (art. 8, AM du 23.3.1999 - sillons).

L'élaboration du **graphique de circulation** par période tiendra compte de ces demandes selon les modalités précisées dans l'Arrêté ministériel 23 mars 1999. Soit ce graphique permet l'insertion de la demande, soit il ne le permet pas. En ce dernier cas, le gestionnaire de l'infrastructure élabore une variante soumise à l'approbation de l'organisme de répartition. Le demandeur dispose alors d'un délai de dix jours pour l'accepter (art. 6, § 1, AM du 23.3.1999 - sillons).

En cas de refus dû à une capacité insuffisante d'infrastructure, l'organisme de répartition réexamine la demande lors de la prochaine période horaire (art. 22, AR du 11.12.1998).

Lorsque la capacité est disponible, l'Administration notifie son accord au demandeur.

Une capacité attribuée en cours de période horaire ne vaut que jusqu'à la fin de celle-ci (art. 10, AM du 23.3.1999 - sillons) à moins qu'une demande pour une circulation à valoir sur plusieurs périodes horaires n'ait été introduite.

40. Les capacités attribuées peuvent être modifiées (art. 12, AM du 23.3.1999 - sillons) :

39. Der Antrag auf Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten wird anschließend von der Abteilung Landverkehr im Rahmen des auf der Grundlage von aufeinanderfolgenden **Fahrplanabschnitten**, die eine Dauer von zwölf Monaten haben, erstellten Zugsatzplanes geprüft (Art. 5 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

Die Daten des Beginns der Fahrplanabschnitte wurden vor kurzem veröffentlicht ^{lxvii}:

30. Mai 1999, 28. Mai 2000 und 10. Juni 2001.

Ohne auf die technischen Details einzugehen, ist festzuhalten, dass die Formalitäten des Antrags und dessen Bearbeitung je nachdem, ob sich der Antrag auf Zuweisung einer Infrastrukturkapazität auf den laufenden Fahrplanabschnitt (Art. 6 § 1 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen), einen Fahrplanabschnitt, der dem laufenden folgt (Art. 7 ME vom 23.3.1999), oder auf einen späteren als den dem laufenden Fahrplanabschnitt folgenden Fahrplanabschnitt (Art. 8 ME vom 23.3.1999) bezieht, variieren.

Die Ausarbeitung des **Bildfahrplans** pro Fahrplanabschnitt wird diesen Anträgen entsprechend den im ministeriellen Erlass vom 23. März 1999 festgelegten Modalitäten Rechnung tragen. Entweder erlaubt der Bildfahrplan die Einfügung dieses Antrags oder nicht. In letzterem Falle arbeitet der Infrastrukturbetreiber eine Variante aus, die der Zuweisungsstelle zur Betriebsgenehmigung vorgelegt wird. Der Antragsteller verfügt von diesem Zeitpunkt an über eine Frist von zehn Tagen, um diese Variante anzunehmen (Art. 6 § 1 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

Im Falle einer Ablehnung auf Grund einer nicht ausreichenden Infrastrukturkapazität prüft die Zuweisungsstelle den Antrag im Hinblick auf den nächsten Fahrplanabschnitt (Art. 22 KE vom 11.12.1998).

Wenn die Kapazität verfügbar ist, teilt die Abteilung Landverkehr dies dem Antragsteller mit.

Eine im Verlauf eines Fahrplanabschnitts zugewiesene Kapazität gilt nur bis zum Ablauf dieses Fahrplanabschnitts (Art. 10 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen), es sei denn der Antrag wurde für einen Verkehr während mehrerer Fahrplanabschnitte gestellt.

40. Die zugewiesenen Kapazitäten können geändert werden (Art. 12 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen):

- soit en fonction de l'évolution du planning de réalisation des travaux d'infrastructure ferroviaire;
- soit en fonction de travaux imprévus sur l'infrastructure ferroviaire;
- soit en fonction d'un cas de force majeure.

Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit la solution alternative la plus adéquate. Il en avise simultanément l'organisme de répartition et le détenteur des capacités attribuées, les modalités d'exécution avec ce dernier étant réglées dans le cadre des accords administratifs, techniques et financiers qu'ils ont conclus.

c) Absence d'utilisation – Retrait - Suspension

41. Lorsque le détenteur des capacités attribuées n'utilise pas l'infrastructure ferroviaire conformément aux modalités prévues dans les accords administratifs, techniques et financiers qu'il a conclus avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ou qu'il porte atteinte à l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire, l'organisme de répartition peut suspendre ou retirer l'attribution de la capacité, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce cas, l'organisme de répartition notifie immédiatement sa décision au détenteur, par envoi recommandé avec accusé de réception, et en informe simultanément le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (art. 13, AM du 23.3.1999 - sillons).

2° Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

a) Principes

42. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux paient au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Cette redevance est due pour tous les parcours des trains, y compris les parcours à vide (art. 9, AR du 5.2.1997).

La redevance d'utilisation est calculée de manière à éviter toute discrimination. Elle ne peut excéder les coûts totaux inhérents à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (art. 10, AR du 5.2.1997).

L'Arrêté royal du 5 février 1997 fixe certains

- entweder infolge des Voranschreitens der Durchführungsplanung der Eisenbahninfrastrukturarbeiten;
- oder infolge unvorhergesehener Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur;
- oder infolge eines Falles höherer Gewalt.

Wenn einer der oben erwähnten Fälle eintritt, erarbeitet der Infrastrukturbetreiber die angemessenste Lösung. Er unterrichtet gleichzeitig die Zuweisungsstelle und den Inhaber der zugewiesenen Kapazitäten, wobei die Durchführungsmodalitäten mit letzterem im Rahmen der getroffenen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen geregelt sind.

c) Nichtnutzung - Widerruf - Aussetzung

41. In den Fällen, in denen der Inhaber der zugewiesenen Kapazitäten die Eisenbahninfrastruktur nicht entsprechend denjenigen Modalitäten nutzt, die in den mit dem Infrastrukturbetreiber getroffenen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen vorgesehen sind, oder wenn er der optimalen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur schadet, kann die Zuweisungsstelle auf Antrag des Infrastrukturbetreibers die zugewiesene Kapazität aussetzen oder widerrufen. In diesem Falle teilt die Zuweisungsstelle dem Inhaber der Kapazität ihren Beschluss sofort durch eingeschriebenen Brief mit Empfangsbestätigung mit. Gleichzeitig unterrichtet sie den Infrastrukturbetreiber (Art. 13 ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen).

2. Weagentgelt

a) Grundlagen

42. Die Eisenbahnunternehmen und die internationalen Gruppierungen entrichten an den Infrastrukturbetreiber ein Weagentgelt für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Dieses Weagentgelt ist für alle Zugläufe, einschließlich der Leerläufe, zu entrichten (Art. 9 KE vom 5.2.1997).

Die Entgelte werden auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung berechnet. Sie dürfen die Gesamtkosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht überschreiten (Art. 10 KE vom 5.2.1997).

Der königliche Erlass vom 5. Februar 1997 legt

principes généraux relatifs aux redevances, inspirés des Directives. Il renvoie à un Arrêté d'exécution pour les modalités de fixation.

b) Modalités : fixation des montants et perception

43. Les modalités de fixation de la redevance d'utilisation sont définies par les articles 34 à 38 de l'Arrêté royal du 11 décembre 1998⁷⁷.

A nouveau, le rôle du gestionnaire d'infrastructure est considérable en cette matière.

Tout d'abord, le gestionnaire d'infrastructure fixe les redevances d'utilisation afférentes à un service de transport en tenant compte notamment :

- de la situation du marché des transports, des caractéristiques de l'offre et de la demande, des objectifs visant une utilisation plus optimale du réseau ferré et de la position concurrentielle du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport;
- de la capacité d'infrastructure demandée, de la fréquence d'utilisation et des heures d'utilisation de celle-ci;
- des caractéristiques du service de transport (entre autres, le type de ligne et son coût d'exploitation, le type de train, sa vitesse, son tonnage et la qualité de service exigée);
- des charges qu'il doit supporter (art. 35, AR du 11.12.1998).

Le paiement des redevances se fait auprès du gestionnaire d'infrastructure (art. 36, AR du 11.12.1998).

En 1998, le montant des redevances d'utilisation de l'infrastructure belge perçues par la SNCB en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure s'est élevé à 6'626 millions de BEF⁷⁸ (dont 4'547 millions pour le seul transport intérieur de voyageurs).

Le gestionnaire d'infrastructure fournit, à la demande du Ministre des Transports ou de son délégué, toute information nécessaire lui permettant de s'assurer que les redevances sont perçues sur une base non discriminatoire (art. 37, AR du 11.12.1998).

auf der Grundlage der Richtlinien einige allgemeine Grundsätze betreffend die Entgelte fest. Bezüglich der Modalitäten für die Berechnung verweist er auf einen Durchführungserlass.

b) Modalitäten: Berechnung und Entrichtung der Wegeentgelte

43. Die Modalitäten für die Berechnung des Wegeentgeltes sind in den Artikeln 34 bis 38 des königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 festgelegt^{lxxvii}.

Auch hier spielt der Infrastrukturbetreiber eine bedeutende Rolle.

Zuerst legt der Infrastrukturbetreiber die Wegeentgelte für einen Verkehrsdienst fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere:

- die Marktlage im Verkehrsbereich, die Merkmale von Angebot und Nachfrage, die Ziele im Hinblick auf eine optimale Nutzung des Schienennetzes und die Wettbewerbsposition des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern;
- die beantragte Infrastrukturkapazität, die Nutzungsfrequenz und die Nutzungszeiten der Kapazität;
- die Merkmale des Verkehrsdienstes (unter anderem die Art der Strecke und ihre Nutzungskosten, die Zugart, dessen Geschwindigkeit, dessen Tonnage und die geforderte Qualität);
- die von ihm zu tragenden Lasten (Art. 35 KE vom 11.12.1998).

Die Wegeentgelte sind an den Infrastrukturbetreiber zu entrichten (Art. 36 KE vom 11.12.1998).

Im Jahre 1998 belief sich die Höhe der an die SNCB entrichteten Entgelte für die Nutzung der belgischen Infrastruktur auf 6'626 Millionen BEF^{lxxviii} (davon 4'547 Millionen für die Binnenbeförderung von Reisenden).

Der Infrastrukturbetreiber hat auf Forderung des Verkehrsministers oder dessen Beauftragten alle erforderlichen Informationen vorzulegen, die es ihm ermöglichen sicherzustellen, dass die Entgelte auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung erhoben werden (Art. 37 KE vom 11.12.1998).

Enfin, le gestionnaire d'infrastructure communique, en temps utile, aux entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure ferroviaire, les modifications importantes affectant la qualité ou la capacité de son infrastructure ferroviaire (art. 38, AR du 11.12.1998).

3° Certificat de sécurité

44. En vertu de l'article 11 de la Directive 95/19/CE, une entreprise ferroviaire qui désire utiliser les droits d'accès ou de transit, doit posséder, au préalable, un certificat de sécurité.

L'Arrêté royal du 11 décembre 1998 (art. 28-33) et l'Arrêté ministériel d'exécution du 23 mars 1999⁷⁹ ont transposé, en droit belge, les obligations imposées par cette Directive à ce sujet.

L'Arrêté royal du 11 décembre 1998 rappelle, en son article 28, que "*l'entreprise ferroviaire doit posséder un certificat de sécurité pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire*".

45. Le législateur a chargé le Directeur général de l'Administration du transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure de délivrer le certificat de sécurité et de procéder à son réexamen (art. 29, AR du 11.12.1998 et art. 1, AM du 23.3.1999 - sécurité).

Ce certificat est délivré après l'"*avis technique*" du gestionnaire d'infrastructure (art. 29, AR du 11.12.1998). C'est pourquoi, il est prévu que toute demande de délivrance d'un certificat est accompagnée d'une *attestation* sollicitée préalablement auprès du gestionnaire d'infrastructure par laquelle celui-ci certifie que le personnel et le matériel sont reconnus aptes pour le ou les types de services sollicités⁸⁰. L'aptitude est vérifiée par rapport au respect des prescriptions du cahier des charges du personnel des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et des prescriptions du cahier des charges du matériel des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire, ceci conformément aux exigences de sécurité visées aux articles 15 et 16 de l'Arrêté royal du 5 février 1997 (art. 3 § 4, AM du 23.3.1999 - sécurité).

Schließlich unterrichtet der Infrastrukturbetreiber die Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur benutzen, rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder Kapazität der betroffenen Infrastruktur (Art. 38 KE vom 11.12.1998).

3. Sicherheitsbescheinigung

44. Gemäß Artikel 11 der Richtlinie 95/19/EG muss ein Eisenbahnunternehmen, das die Zugangs- oder Transitrechte nutzen möchte, vorher über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen.

Der königliche Erlass vom 11. Dezember 1998 (Art. 28-33) sowie der ministerielle Durchführungserlass vom 23. März 1999^{lxxxix} haben die dahingehenden Pflichten, wie sie in der Richtlinie festgelegt sind, in belgisches Recht umgesetzt.

Der königliche Erlass vom 11. Dezember 1998 erinnert in Artikel 28 daran, dass "*das Eisenbahnunternehmen in Besitz einer Sicherheitsbescheinigung sein muss, um die Eisenbahninfrastruktur nutzen zu können*".

45. Der Gesetzgeber hat den Generaldirektor der Abteilung Landverkehr des Ministeriums für Kommunikation und Infrastruktur mit der Ausstellung und der Überprüfung der Sicherheitsbescheinigung beauftragt (Art. 29 KE vom 11.12.1998 und Art. 1 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

Diese Bescheinigung wird nach "*technischer Stellungnahme*" des Infrastrukturbetreibers ausgestellt (Art. 29 ME vom 11.12.1998). Aus diesem Grunde ist vorgesehen, dass jedem Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ein im Vorfeld beim Infrastrukturbetreiber beantragter *Nachweis* beigelegt wird, aus dem hervorgeht, dass das Personal und das Rollmaterial den Anforderungen an die beantragte(n) Verkehrsleistung(en) entsprechen^{lxxx}. Die Eignung wird bezüglich der Einhaltung der Vorschriften des Pflichtenheftes des Personals der Infrastrukturnutzer sowie der Einhaltung der Vorschriften des Pflichtenheftes betreffend das Rollmaterial der Infrastrukturnutzer geprüft. Diese Prüfung erfolgt entsprechend den in den Artikeln 15 und 16 des königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 festgelegten Sicherheitsanforderungen (Art. 3 § 4 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

46. Toute demande visant à obtenir un certificat de sécurité est accompagnée (art. 3, § 1, AM du 23.3.1999 - sécurité) des documents et pièces attestant que l'entreprise ferroviaire respecte, pour les types de transports visés dans la licence, les normes de sécurité (visées à l'art. 2, AR du 5.2.1997), les normes applicables au matériel roulant utilisé et relatives aux compétences du personnel de conduite et d'accompagnement des trains (art. 15-17, AR du 5.2.1997), ainsi que les exigences de sécurité relatives à son organisation interne (art. 9, AR du 11.12.1998).

Le certificat de sécurité est délivré pour un ou plusieurs types de services de transport déterminés et pour les itinéraires concernés (art. 30, AR du 11.12.1998).

La demande indique (art. 3, § 2, AM du 23.3.1999 - sécurité) le type ou les types de services pour lesquels le certificat de sécurité est sollicité.

Elle précise pour chaque prestation de transport :

- la catégorie du trafic : voyageurs ou marchandises;
- les composantes principales;

en trafic voyageurs

- l'origine et la destination
- les dessertes intermédiaires
- les fréquences envisagées

en trafic marchandises

- les types de trafic (trains complets, trafic diffus, transport combiné)
- la nature des marchandises
- l'origine et la destination
- les dessertes intermédiaires
- les fréquences envisagées
- la nature du matériel roulant
- le mode de traction : électrique ou autonome.

La demande mentionne en outre (art. 3, § 3, AM du 23.3.1999 - sécurité) les itinéraires pour lesquels le certificat de sécurité est sollicité.

46. Jedem Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung sind die Dokumente und Schriftstücke beizufügen, aus denen hervorgeht, dass das Eisenbahnunternehmen für die in der Betriebsgenehmigung genannten Verkehrsdienste die Sicherheitsnormen (festgelegt in Art. 2 ME vom 5.2.1997), die auf das verwendete Rollmaterial anwendbaren Normen, die Normen betreffend das Fahr- und Begleitpersonal (Art. 15-17 ME vom 5.2.1997) sowie die Sicherheitsanforderungen betreffend seine interne Organisation (Art. 9 ME vom 11.12.1998) einhält.

Die Sicherheitsbescheinigung wird für eine oder mehrere Arten von Verkehrsleistungen sowie für die betreffenden Strecken ausgestellt (Art. 30 KE vom 11.12.1998).

Aus dem Antrag müssen die Art oder die Arten von Verkehrsleistungen, für welche die Sicherheitsbescheinigung beantragt wird, hervorgehen (Art. 3 § 2 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

Der Antrag präzisiert für jede Verkehrsleistung:

- die Verkehrsart: Personenverkehr oder Güterverkehr
- die Hauptmerkmale;

bei Personenverkehr

- Abgangs- und Zielort
- Zwischenhalte
- vorgesehene Frequenz

bei Güterverkehr

- Verkehrsarten (Ganzzüge, gemischter Verkehr, kombinierter Verkehr)
- Art der Güter
- Abgangs- und Zielort
- Zwischenhalte
- vorgesehene Frequenz
- Art des Rollmaterials
- Traktionsart: elektrische Traktion oder autonome Traktion.

Der Antrag gibt außerdem die Strecken an, für welche die Sicherheitsbescheinigung beantragt wird (Art. 3 § 3 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

L'itinéraire est défini par :

- les gares ou installations d'extrémité de l'itinéraire;
- une ou plusieurs gares ou points caractéristiques intermédiaires;
- les itinéraires alternatifs que le demandeur souhaite éventuellement emprunter.

47. Si le demandeur est détenteur d'une licence délivrée par un autre État membre de l'UE, il joint à sa demande une copie de cette licence certifiée conforme par une autorité compétente du pays d'origine (art. 4, AM du 23.3.1999 - sécurité).

48. Dès que le dossier est complet, l'Administration du transport terrestre transmet au gestionnaire d'infrastructure la demande, pour avis technique (art. 5, AM du 23.3.1999 - sécurité).

Le certificat de sécurité est alors transmis au demandeur par l'Administration du transport terrestre. Il est délivré après paiement par le demandeur des frais encourus par le gestionnaire d'infrastructure dans le cadre des prestations de vérification et contrôle préalables en vertu de l'Arrêté royal du 23 mars 1999 (art. 32, AR du 11.12.1998 et art. 4, AM du 23.3.1999 - sécurité).

En ce qui concerne la validité du certificat de sécurité, l'article 32 de l'Arrêté royal du 11 décembre 1998 énonce que celui-ci fait l'objet d'un réexamen⁸¹ tous **les trois ans** et reste valable aussi longtemps que les conditions susmentionnées sont respectées.

En cas de non-respect des exigences précitées, le certificat peut être suspendu.

La décision de suspension est notifiée immédiatement au détenteur, par envoi recommandé avec accusé de réception, par le Directeur général de l'Administration du transport terrestre. La suspension est effective à la date de l'envoi de la notification et court jusqu'au moment où le détenteur prouve au Directeur général qu'il satisfait à nouveau aux exigences précitées. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire reçoit immédiatement copie de ladite notification (art. 8 § 2, AM du 23.3.1999 - sécurité).

4° Assurance

49. L'article 18 de l'Arrêté royal du 5 février 1997 prévoit que toute entreprise ferroviaire ou chaque

Die Strecke ist gekennzeichnet durch:

- die Abgangs- und Zielbahnhöfe oder -installationen der Strecke;
- einen oder mehrere kennzeichnende Bahnhöfe oder Punkte an der Strecke;
- die Alternativstrecken, die der Antragsteller gegebenenfalls befahren möchte.

47. Wenn der Antragsteller in Besitz einer von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Betriebsgenehmigung ist, hat er dem Antrag eine von einer zuständigen Stelle des Heimatstaates beglaubigte Abschrift beizufügen (Art. 4 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

48. Sobald der Antrag vollständig ist, übermittelt die Abteilung Landverkehr dem Infrastrukturbetreiber den Antrag zur technischen Stellungnahme (Art. 5 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

Sodann übermittelt die Abteilung Landverkehr dem Antragsteller die Sicherheitsbescheinigung. Diese wird nach Zahlung der dem Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Prüf- und Kontrollleistungen gemäß königlichem Erlass vom 23. März 1999 entstandenen Kosten übermittelt (Art. 32 KE vom 11.12.1998 und Art. 4 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

Bezüglich der Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung schreibt Artikel 32 des königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 vor, dass diese alle **drei Jahre** überprüft wird^{lxvii} und solange gültig bleibt, wie die oben genannten Bedingungen erfüllt werden.

Im Falle der Nichteinhaltung der vorgenannten Bedingungen kann die Bescheinigung ausgesetzt werden.

Der Beschluss auf Aussetzung wird dem Eisenbahnunternehmen unverzüglich vom Generaldirektor der Abteilung Landverkehr mittels eingeschriebenen Briefs mit Empfangsbescheinigung mitgeteilt. Die Aussetzung gilt ab dem Zeitpunkt des Versands der Mitteilung und bleibt solange in Kraft, bis das Eisenbahnunternehmen dem Generaldirektor den Nachweis erbringt, dass es die vorgenannten Bedingungen wieder erfüllt. Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber erhält umgehend eine Kopie der genannten Mitteilung (Art. 8 § 2 ME vom 23.3.1999 - Sicherheit).

4. Versicherung

49. Artikel 18 des königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 sieht vor, dass jedes

membre de tout regroupement international qui utilise l'infrastructure ferroviaire belge, doit apporter la preuve qu'il peut assumer les conséquences financières découlant de faits qui engageraient sa responsabilité civile, soit parce qu'il a conclu un ou plusieurs contrats d'assurance, couvrant adéquatement celle-ci, soit parce qu'il dispose de ressources suffisamment mobilisables à court terme permettant d'assumer de telles charges.

5° Accords techniques avec le gestionnaire d'infrastructure

50. Préalablement à l'exercice d'un droit d'accès ou de transit, l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international conclut un accord d'ordre technique,

administratif et financier avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, afin de régler les questions de sécurité et de régulation du trafic. Cet accord ne peut pas être discriminatoire (art. 19, AR du 5.2.1997).

Ce point constitue le dernier préalable à remplir par l'entreprise ferroviaire pour exercer effectivement un transport sur les sillons en Belgique.

Conclusion

51. Depuis le 1^{er} avril 1999, le transport ferroviaire en Belgique est libéralisé conformément aux Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE et les entreprises ferroviaires et regroupements internationaux jouissent des droits d'accès et de transit prévus par la Directive 91/440/CEE.
52. Dans sa transposition des Directives, le législateur belge a opté pour la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'activité du transport. La SNCB a été désignée comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge.

En sa qualité de *gestionnaire de l'infrastructure*, la SNCB, outre ses missions d'entretien du réseau, propose le montant des redevances d'utilisation et les perçoit. Elle est associée dans l'élaboration des règles de sécurité et émet des avis techniques concernant la délivrance des certificats de sécurité.

53. Par souci d'indépendance et de non-discrimination, le législateur belge a confié à l'*Administration du transport terrestre* le soin de délivrer les licences d'entreprise ferroviaire ainsi

Eisenbahnunternehmen oder jedes Mitglied einer internationalen Gruppierung, welches die belgische Eisenbahninfrastruktur benutzt, den Nachweis erbringen muss, dass es die finanziellen Folgen aus Ereignissen, für die es haftet, tragen kann, indem es entweder einen oder mehrere Versicherungsverträge mit einer angemessenen Deckung abgeschlossen hat, oder indem es über ausreichende kurzfristig verfügbare Mittel verfügt, um solche Lasten zu tragen.

5. Technische Vereinbarungen mit dem Infrastrukturbetreiber

50. Vor Ausübung eines Zugangs- oder Transitrechts trifft das Eisenbahnunternehmen oder die internationale Gruppierung eine technische, administrative

und finanzielle Vereinbarung mit dem Infrastrukturbetreiber, um die Fragen der Sicherheit und der Steuerung des Verkehrs zu regeln. Diese Vereinbarung darf nicht diskriminierender Art sein (Art. 19 KE vom 5.2.1997).

Dieser Punkt ist die letzte im Vorfeld zu erfüllende Bedingung, um tatsächlich einen Verkehrsdienst auf der belgischen Infrastruktur zu betreiben.

Schlussfolgerung

51. Seit dem 1. April 1999 ist der Eisenbahnverkehr in Belgien entsprechend den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG liberalisiert und die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen verfügen über die in der Richtlinie 91/440/EWG vorgesehenen Zugangs- und Transitrechte.
52. Bezüglich der Umsetzung der Richtlinien beschloss der belgische Gesetzgeber eine buchhalterische Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen. Die SNCB wurde zum Betreiber der belgischen Infrastruktur bestellt.

Zusätzlich zu ihren Aufgaben im Rahmen des Netzunterhalts schlägt die SNCB in ihrer Eigenschaft als *Infrastrukturbetreiber* die Höhe des an sie zu entrichtenden Wegeentgeltes vor. Sie ist an der Ausarbeitung der Sicherheitsregeln beteiligt und gibt technische Stellungnahmen zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen.

53. Um die Unabhängigkeit und den Grundsatz der Nichtdiskriminierung zu wahren, hat der belgische Gesetzgeber der *Abteilung Landverkehr* die Zuständigkeit für die Erteilung der

que la tâche délicate de répartir et d'allouer les capacités d'infrastructure, c'est-à-dire les "sillons". Cette même Administration est rendue compétente pour délivrer les certificats de sécurité.

Dans sa mission d'octroi, de retrait ou de suspension de licences d'entreprise ferroviaire, l'Administration du transport terrestre se voit aidée par un nouvel organe consultatif, la *Commission du transport ferroviaire*.

54. Il revient enfin au Ministre des Transports le pouvoir d'approuver les normes et règles de sécurité ainsi que celui d'interdire l'utilisation de l'infrastructure.

55. L'entreprise qui désire accéder concrètement à l'infrastructure ferroviaire belge devra envisager les démarches nécessaires auprès des autorités belges compétentes aux fins de :

- constituer, le cas échéant, une entreprise ferroviaire ou un regroupement international;
- obtenir une licence d'entreprise ferroviaire;
- obtenir le ou les certificats de sécurité attestant que tant son personnel que son matériel roulant respectent les normes de sécurité;
- obtenir les sillons (capacités d'infrastructure);
- et enfin, conclure avec le ou les gestionnaires d'infrastructure les accords administratifs, techniques et financiers nécessaires.

Tel est le parcours prévu par les Directives communautaires et qui répond aux exigences de sécurité et d'effectivité.

Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen übertragen und ihr die heikle Aufgabe übertragen, die Infrastrukturkapazität, d. h. die "Zugtrassen" zu vergeben. Diese Abteilung ist auch für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen zuständig.

In ihrer Aufgabe betreffend die Erteilung, den Entzug oder die Aussetzung von Betriebsgenehmigungen wird die Abteilung Landverkehr von einem neuen beratenden Organ, dem *Ausschuss für Eisenbahnverkehr*, unterstützt.

54. Schließlich obliegt es dem Verkehrsminister, die Sicherheitsnormen und -vorschriften zu genehmigen sowie die Nutzung der Infrastruktur zu untersagen.

55. Ein Unternehmen, das konkret einen Zugang zur belgischen Infrastruktur wünscht, muss die erforderlichen Schritte bei den belgischen Behörden planen, um

- gegebenenfalls ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung zu bilden;
- eine Betriebsgenehmigung zu erhalten;
- das oder die Sicherheitsbescheinigung(en) zu erhalten, aus der oder denen hervorgeht, dass sowohl sein Personal als auch sein Rollmaterial die Sicherheitsnormen einhalten;
- die Zugtrassen (Infrastrukturkapazitäten) zugewiesen zu bekommen;
- und schließlich, um mit dem oder den Infrastrukturbetreiber(n) die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen zu treffen.

Dies ist die von den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften vorgesehene, den Anforderungen an Sicherheit und Effizienz entsprechende Vorgehensweise.

¹ Exposé lors du XIIe Congrès de l'Union des Avocats Européens - UAE - (Marseille, 8-9.10.1998); publié dans le Recueil des textes relatifs au XIIe Congrès de l'UAE, édité par les Editions juridiques Bruylant, Bruxelles.

Vortrag anlässlich des XII. Kongresses des Verbands der europäischen Anwälte - UAE - (Marseille, 8./9. 10.1998); veröffentlicht im *Recueil des textes relatifs au XIIème congrès de l'UAE* (Sammlung der Texte betreffend den XII. Kongress des UAE), Herausgeber: Editions juridiques Bruylant, Brüssel.

² Il s'agit de la Directive 91/440/CEE du 29.7.1991 relative au développement de chemins de fers communautaires (JO CE du 24.8.1991, L 237/25), de la Directive 95/18/CE du 19.6.1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (JO CE du 27.6.1995, L 143/70) et la Directive 95/19/CE du 19.6.1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure (JO CE du 27.6.1995, L 143/75).

Es handelt sich um die Richtlinie 91/440/EWG vom 29.7.1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Abl. EG vom 24.8.1991, L 237/25), die Richtlinie 95/18/EG vom 19.6.1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (Abl. EG vom 27.6.1995, L 143/70) und die Richtlinie 95/19/EG vom 19.6.1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (Abl. EG vom 27.6.1995, L 143/75).

³ Sur ces Directives, on consultera notamment l'étude de Mme Laurence Idot, L'ouverture des transports ferroviaires à la concurrence, Cahiers de Droit

Européen (Cah. Dr. Europ.) 1995, p. 263-321. V. également Alain Alexis, *Transports par fer et concurrence*. Les principaux apports de la Directive 91/440/CEE, *European Transport Law (ETL)*, 1993, n° 4, p. 499 et ss.; J. Fournier, *De la Loti à la Directive 91/440/CEE (quelques réflexions sur le droit du service public appliqué au transport ferroviaire)* dans *l'État de droit*, Mélanges en l'honneur de G. Braibant, Dalloz 1996, p. 183-220; F. Dehousse et B. Galer, *La politique européenne du rail*, CRISP, courrier hebdomadaire 1996, n° 1544, p. 1-44.

Betreffend diese Richtlinien wird insbesondere verwiesen auf die Abhandlung von Frau Laurence Idot, *L'ouverture des transports ferroviaires à la concurrence* (Die Öffnung des Eisenbahnverkehrs im Hinblick auf den Wettbewerb), *Cahiers de Droit Européen (Cah. Dr. Europ.)* 1995, S. 263-321. Siehe auch Alain Alexis, *Transports par fer et concurrence* (Eisenbahnverkehr und Wettbewerb); *Les principaux apports de la Directive 91/440/CEE* (die wichtigsten Neuerungen auf Grund der Richtlinie 91/440/EWG), *European Transport Law (ETL)* 1993, Nr. 4, S. 499 ff.; J. Fournier, *De la Loti à la Directive 91/440/CEE (quelques réflexions sur le droit du service public appliqué au transport ferroviaire)* dans *"l'Etat de droit - Mélanges en l'honneur de G. Braibant* (Vom Loti-Gesetz zur Richtlinie 91/440/EWG - einige Bemerkungen über das Recht des öffentlichen Dienstes angewendet auf den Eisenbahnverkehr) in *"Der Rechtsstaat - Festschrift zu Ehren von G. Braibant*, Dalloz 1996, S. 183-220; F. Dehousse und B. Galer, *La politique européenne du rail* (Die europäische Eisenbahnpolitik), CRISP, courrier hebdomadaire 1996, Nr. 1544, S. 1-44.

4 On ajoutera à ces Directives, les Directives 96/49/CE et 96/87/CE concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Directive 96/49/CE du Conseil du 23.7.1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (JO CE, du 17.9.1996, L 235/35, adaptée par la Directive 96/87/CE de la Commission du 13.12.1996, portant adaptation au progrès technique de la Directive 96/49/CE. Ces directives ont été transposées en droit belge par l'Arrêté royal du 11.12.1998 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières radioactives (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40883).

Diesen Richtlinien hinzuzufügen sind darüber hinaus die Richtlinien 96/49/EG und 96/87/EG betreffend die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter sowie die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23.7.1996 betreffend die Annäherung der Gesetze der Mitgliedstaaten betreffend die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Abl. EG vom 17.6.1996, L 235/35, angepasst durch die Richtlinie 96/87/EG des Rates vom 13.12.1996 zur Anpassung der Richtlinie 96/49/EG an den technischen Fortschritt. Diese Richtlinien wurden in belgisches Recht durch königliche Verordnung vom 11.12.1998 betreffend die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, mit Ausnahme der radioaktiven Stoffe (Abl. Belgien vom 24.12.1998, S. 40883), umgesetzt.

5 Le "paquet infrastructure" a pour but de renforcer la libéralisation des chemins de fer communautaires. Il vise à amender la Directive 91/440/CEE en renforçant la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture du service de transport (proposition de Directive du Conseil modifiant la Directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires, JO CE du 20.10.1998, C 321/6), à accroître l'indépendance des organismes responsables de la délivrance des licences d'entreprise ferroviaire (proposition de Directive du Conseil modifiant la Directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, JO CE du 20.10.1998, C 321/8) et à réviser les principes établis par la Directive 95/19/CE en vue d'augmenter le nombre de personnes habilitées à acquérir des capacités d'infrastructure, d'accroître la transparence et l'indépendance dans la fixation des redevances d'utilisation et la répartition la plus optimale et effective des sillons (proposition de directive du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, JO CE du 20.10.1998, C 321/10).

Das "Infrastrukturpaket" hat zum Ziel, die Liberalisierung der Eisenbahnen der Gemeinschaft zu verstärken. Es zielt darauf ab, die Richtlinie 91/440/EWG zu ändern, indem die Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen verstärkt wird (Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft, Abl. EG vom 20.10.1998, C 321/6), die Unabhängigkeit der für die Erteilung der Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen zuständigen Stellen zu erhöhen (Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Abl. EG vom 20.10.1998, C 321/8) und die von der Richtlinie 95/19/EG festgelegten Grundsätze im Hinblick darauf zu überarbeiten, die Anzahl der zum Erlangen von Infrastrukturkapazitäten berechtigten Personen zu erhöhen, die Transparenz und die Unabhängigkeit bei der Festlegung der Weegeentgelte sowie der optimalen und effizientesten Zuweisung Zugtrassen zu verbessern (Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung, Abl. EG vom 20.10.1998, C 321/10).

6 Il ne saurait être ici question d'examiner en détail ces Directives. Il est renvoyé aux études en la matière dont notamment celle du Professeur Idot. Diese Richtlinien können hier keinesfalls im Detail behandelt werden. Es wird auf die diesbezüglichen Studien, insbesondere jene von Frau Professor Idot, verwiesen.

7 JO CE du 24.8.1991, L 237/25.
Abl. EG vom 24.8.1991, L 237/25.

8 On remarquera dans l'intitulé de cette Directive qu'il est pudiquement question de "développement" et non de libéralisation des chemins de fer communautaires. Bezüglich der Überschrift dieser Richtlinie ist festzuhalten, dass dort zurückhaltend von "Entwicklung" und nicht von Liberalisierung der Eisenbahnen der Gemeinschaft die Rede ist.

9 L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur. 1995, p. 264.
L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur. 1995, S. 264.

10 Art. 4 et 5, Directive 91/440/CEE.
Art. 4 und 5 Richtlinie 91/440/EWG.

11 Art. 6-8, Directive 91/440/CEE.
Art. 6-8 Richtlinie 91/440/EWG.

12 Art. 9, Directive 91/440/CEE.
Art. 9 Richtlinie 91/440/EWG.

13 Art. 10, Directive 91/440/CEE.
Art. 10 Richtlinie 91/440/EWG.

14 L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur., 1995, n° 30, p. 282; A. Alexis, op. cit., ETL, 1993, p. 508-510.

L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur., 1995, n° 30, S. 282; A. Alexis, op. cit., ETL, 1993, S. 508-510.

15 Comme l'a écrit J.Ch. Loupien, (Le système ferroviaire français face au droit communautaire, UAE Journal, janvier 1999, p. 18) : *"Selon le régime découlant de la Directive de 1991, pour pouvoir réaliser un transport ferroviaire entre États, une entreprise ferroviaire communautaire ne peut agir, à titre individuel, que pour la réalisation de transports combinés internationaux (transport de caisses mobiles associant plusieurs modes). En revanche, si elle veut effectuer un transport classique – transport de voyageurs ou de marchandises par wagon – elle doit constituer un groupement international, associant l'entreprise de départ et celle de destination; seul un tel groupement bénéficie en effet, soit d'un droit d'accès, soit d'un droit de transit sur l'infrastructure qui sera alors traversée."*

Wie bereits von J.CH. Loupien in "Le système ferroviaire français face au droit communautaire" ("Das französische Eisenbahnsystem angesichts des Gemeinschaftsrechts), UAE Journal, Januar 1999, S. 18 geschrieben: *"Entsprechend der Richtlinie von 1991 kann ein Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft nur dann selbstständig eine Eisenbahnbeförderung zwischen Staaten durchführen, wenn es sich dabei um internationale kombinierte Verkehre handelt (Beförderung von Wechsellaufbauten, an der mehrere Verkehrsträger beteiligt sind). Wenn es jedoch eine klassische Beförderung durchführen will - Beförderung von Reisenden oder von Gütern in Wagenladung - muss es eine internationale Gruppierung bilden, an der das Abgangs- und das Zielunternehmen beteiligt sind; tatsächlich verfügt nur eine solche Gruppierung über ein Zugangsrecht oder ein Transitrecht auf der durchfahrenen Infrastruktur."*

16 L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur., 1995, n° 30, p. 282 : *"On n'insistera pas sur le caractère utopique d'une telle organisation pour le transport de passagers"*; J.Ch. Loupien, Le système ferroviaire français face au droit communautaire, UAE Journal, janvier 1999, p. 18.

L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur., 1995, Nr. 30, S. 282: *"Auf den utopischen Charakter einer solchen Organisation für die Beförderung von Reisenden wird nicht näher eingegangen"*; J.CH. Loupien, Le système ferroviaire français face au droit communautaire ("Das französische Eisenbahnsystem angesichts des Rechts der Europäischen Gemeinschaften), UAE Journal, Januar 1999, S. 18.

17 V. supra.
s. oben.

18 On entend par "candidat autorisé": *toute personne physique ou morale ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités d'infrastructure pour l'exploitation d'un service ferroviaire, qui remplit les conditions requises pour pouvoir demander cette réservation de capacités et qui souhaite réserver des capacités d'infrastructure ferroviaire considérée; cette définition comprend notamment les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence*", (art. 2.b. de la proposition de Directive du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, JO CE du 20.10.1998, C 321/10.

„Zugelassener Antragsteller“ bedeutet eine natürliche oder juristische Person mit einzelwirtschaftlichem oder gemeinwirtschaftlichem Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes, die die notwendigen Voraussetzungen für die Reservierung von Kapazität erfüllt und die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Schienennetz reservieren will; dazu gehören Eisenbahnunternehmen, denen eine Genehmigung erteilt wurde, (Art. 2 b) des Vorschlages für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Wegegelteln im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung, Abl. EG vom 20.10.1998, C 321/10).

19 Quatrième considérant de la Directive 95/18/CE du Conseil du 19.1.1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.
Vierter Erwägungsgrund der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19.1.1995 betreffend die Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

20 V. proposition de Directive présentée le 15.12.1993 par la Commission (JO CE du 28.1.1994, C 24/3); la proposition modifiée présentée par la Commission le 18.7.1994 (JO CE du 13.8.1994, C 225/9) ; la position commune (CE) n° 43/94 arrêtée par le Conseil le 21.12.1994 (JO CE du 13.12.1994, C 354/11).

S. den Richtlinienvorschlag der Kommission vom 15.12.1993 (Abl. EG vom 28.1.1994, C 24/3); den geänderten Richtlinienvorschlag der Kommission vom 18.7.1994 (Abl. EG vom 13.8.1994, C 225/9); der vom Rat am 21.12.1994 festgelegte gemeinsame Standpunkt (EG) Nr. 43/94 (Abl. EG vom 13.12.1994, C 354/11).

21 Position commune (CE) n° 43/94 arrêtée par le Conseil le 21.11.1994 en vue de l'adoption de la Directive 94/.../CE du Conseil du ..., concernant les licences des entreprises ferroviaires, JO CE du 13.12.1994, C 354/16, Exposé des motifs du Conseil, point II.
Vom Rat am 21.11.1994 festgelegter gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 43/94 zur Annahme der Richtlinie 94/.../EG des Rates vom ... über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Abl. EG vom 13.12.1994, C 354/16, Darlegung der Gründe des Rates, Punkt II.

22 Directive 95/19/CE du Conseil du 19.6.1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure, JO CE du 27.6.1995, L 143/75.
Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19.6.1995 betreffend die Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten und die Entrichtung der Wegegelteln, Abl. EG vom 27.6.1995, L 143/75.

23 Art. 4, Directive 95/19/CE.
Art. 4 Richtlinie 95/19/EG.

24 Art. 11, Directive 95/19/CE.
Art. 11 Richtlinie 95/19/EG.

25 Art. 10.5, Directive 95/19/CE.
Art. 10.5 Richtlinie 95/19/EG.

26 Aux trois Directives précitées, il convient d'ajouter la Directive 96/49/CE du Conseil du 23.7.1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (JO CE du 17.12.1996, L 235/25).
Den oben genannten drei Richtlinien ist die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23.7.1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter hinzuzufügen (Abl. EG vom 17.12.1996, L 235/25).

- 27 Les Directives ne réglementent pas la forme de tels regroupements.
Die Richtlinien regeln nicht die Form solcher Gruppierungen.
- 28 L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur. 1995, n° 90, p. 312 et ss.
L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Eur. 1995, Nr. 90, S. 312 ff.
- 29 Dernier considérant et art. 13 de la Directive 95/19/CE du Conseil du 19.6.1995.
Letzter Erwägungsgrund und Art. 13 der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19.6.1995.
- 30 L'Annexe II du Livre blanc (Com. (96) 421, final, p. 54) concernant une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires, faisait état en juillet 1996 de ce que la Belgique n'avait que partiellement transposé la Directive 91/440/CEE (absence de droit d'accès).
Die Anlage II des Weißbuchs (Com. (96) 421, final, S. 54) betreffend eine Strategie zur Belebung der Eisenbahnen der Gemeinschaft bemerkte im Juli 1996, dass Belgien die Richtlinie 91/440/EWG nur teilweise (kein Zugangsrecht) umgesetzt hat.
- 31 La transposition des Directives en cette matière peut s'effectuer par Arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, conformément aux dispositions de la Loi du 18.2.1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.
Die Umsetzung der diesbezüglichen Richtlinien kann durch im Ministerrat beratenen königlichen Erlass entsprechend dem Gesetz vom 18.2.1969 betreffend die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Abkommen und Akte im Bereich der Straßen-, Eisenbahn- oder Binnenschiffahrtbeförderung erfolgen.
- 32 Arrêté royal du 5.2.1997 exécutant la Directive du Conseil (91/440/CEE) du 29.7.1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (Mon. b. du 6.3.1997, p. 4826), ci-après "AR du 5.2.97"; Arrêté royal du 11.12.1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.872) ci-après "AR du 11.12.1998" et annexe (liste des documents à joindre à une demande de licence) (Mon. b. du 20.3.1999, p. 9183).
Königlicher Erlass vom 5.2.1997 zur Umsetzung der Richtlinie des Rates (91/440/EWG) vom 29.7.1991 betreffend die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft (Mon. b. vom 6.3.1997, S. 4826), nachstehend "KE vom 5.2.97"; königlicher Erlass vom 11.12.1998 betreffend die Erteilung der Betriebsgenehmigung an Eisenbahnunternehmen sowie die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.872), nachstehend "KE vom 11.12.1998" und Anlage (Liste der Dokumente, welche dem Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung beizufügen sind) (Mon. b. vom 20.3.1999, S. 9183).
- 33 Arrêté ministériel du 23.3.1999 relatif aux modalités de délivrance, de suspension, de retrait de la licence d'entreprise ferroviaire et à son réexamen (Mon. b. du 31.3.1999 p. 10390), ci-après "AM du 23.3.1999 – licence" ; Arrêté ministériel du 23.3.1999 fixant les modalités de délivrance du certificat de sécurité et son réexamen (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.397) ci-après "AM du 23.3.1999 – sécurité"; Arrêté ministériel du 23.3.1999 fixant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.402) ci-après "AM du 23.3.1999 – sillons"; Arrêté ministériel du 26.3.1999 portant approbation des normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (Mon. b. du 15.4.1999, p. 12.342).
Ministerieller Erlass vom 23.3.1999 betreffend die Modalitäten für die Erteilung, die Aussetzung und den Entzug der Betriebsgenehmigung sowie deren Überprüfung (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10390), nachstehend "ME vom 23.3.1999 - Betriebsgenehmigung"; ministerieller Erlass vom 23.3.1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung und deren Überprüfung (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.397), nachstehend "ME vom 23.3.1999 - Sicherheit"; ministerieller Erlass vom 23.3.1999 betreffend die Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.402), nachstehend "ME vom 23.3.1999 - Zugtrassen"; ministerieller Erlass vom 26.3.1999 zur Genehmigung der Normen und Regelungen betreffend die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung (Mon. b. vom 15.4.1999, S. 12.342).
- 34 Deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB applicable du 1.1.1997 au 31.12.2001, approuvé par l'AR du 25.12.1997 (Mon. b. du 29.12.1997, p. 28.676), spécialement art. 23, 29, 33 ss. et Annexes 9 et 10; avis du Ministre des Communications et de l'Infrastructure relatif à la publication annuelle par l'organisme de répartition des périodes horaires dans le cadre d'une demande de capacité et d'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 10.4.1999, p. 11.883); AM du 18.3.1999 portant nomination des membres de la Commission du transport ferroviaire (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.642); AM du 18.3.1999 désignant les agents de contrôle et d'inspection chargés de veiller à l'application de l'AR du 11.12.1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et de l'AR du 11.12.1998 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières radioactives (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.643).
Zweiter Geschäftsführungsvertrag zwischen dem Staat und der SNCB, anwendbar vom 1.1.1997 bis zum 31.12.2001, genehmigt durch KE vom 25.12.1997 (Mon. b. vom 29.12.1997, S. 28.676), insbesondere Art. 23, 29, 33 ff und Anlagen 9 und 10; Stellungnahme des Ministers für Kommunikation und Infrastruktur betreffend die jährliche Veröffentlichung der Fahrplanabschnitte durch die Zuweisungsstelle im Rahmen eines Antrags auf Zuweisung einer Infrastrukturkapazität (Mon. b. vom 10.4.1999, S. 11.883); ME vom 18.3.1999 betreffend die Ernennung der Mitglieder des Ausschusses für Eisenbahnverkehr (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.642); ME vom 18.3.1999 betreffend die Benennung der Kontroll- und Prüfpersonen, die auf die Einhaltung des ME vom 11.12.1998 betreffend die Betriebsgenehmigung für Eisenbahnunternehmen und die Nutzung der Infrastrukturkapazitäten sowie des ME vom 11.12.1998 betreffend die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene, mit Ausnahme der radioaktiven Stoffe, zu achten haben (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.643).
- 35 Rapport annuel 1998 de la SNCB, 1998, p. 17.
Geschäftsbericht der SNCB, 1998, S. 17.
- 36 V. les art. 155 ss. de la Loi du 21.3.1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Sur l'autonomie de gestion de la SNCB, v. F. Dehousse, et B. Galer, op. cit., CRISP, 1996, p. 39 ss.
S. Art. 155 ff. des Gesetzes vom 21.3.1991 zur Reform einiger öffentlicher Wirtschaftsunternehmen. Zur unabhängigen Geschäftsführung der SNCB, s. F. Dehousse und B. Galer, op. cit., CRISP, 1996, S. 39 ff.
- 37 Le premier contrat de gestion a été approuvé par AR du 30.9.1992, Mon. b. du 14.10.1992, p. 21932-22015.
Der erste Geschäftsführungsvertrag wurde mit KE vom 30.9.1992, Mon. b. vom 14.10.1992, S. 21932-22015 genehmigt.
- 38 Le deuxième contrat de gestion, succédant au premier, a été approuvé par AR du 25.9.1997 (Mon. b. du 29.10.1997, p. 28.676).

Der dem ersten Geschäftsführungsvertrag folgende Vertrag wurde mit KE vom 25.9.1997 (Mon.b. vom 29.10.1997, S. 28.676) genehmigt.

39 Art. 3 du deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB, tel qu'approuvé par AR du 25.9.1997 (Mon. b. du 29.10.1997, p. 28.676).
Art. 3 des zweiten Geschäftsführungsvertrags zwischen dem Staat und der SNCB, in der mit KE vom 25.9.1997 (Mon. b. vom 29.10.1997, S. 28.676) genehmigten Fassung.

40 Une partie de ces tâches relève de la gestion de l'infrastructure ferroviaire (v. infra).
Ein Teil dieser Aufgaben fällt in den Bereich des Infrastrukturbetriebs (s. infra).

41 Art. 33 et 40 du deuxième contrat de gestion ; v. égal. le Rapport annuel SNCB 1997, p. 69; Rapport annuel SNCB 1998, p. 73.
Art. 33 des zweiten Geschäftsführungsvertrags; s. auch Geschäftsbericht der SNCB 1997, S. 69; Geschäftsbericht der SNCB 1998, S. 73.

42 Art. 49, al. 2, du deuxième contrat de gestion.
Art. 49 Abs. 2 des zweiten Geschäftsführungsvertrags.

43 V. le rapport au Roi précédant l'AR du 5.2.1997 exécutant la Directive 91/440/CEE (Mon. b. du 6.3.1997, p. 4826) : "la législation belge est déjà conforme aux exigences de la Directive en ce qui concerne l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires".
S. den Bericht an den König, der dem KE vom 5.2.1997 zur Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG (Mon. b. vom 6.3.1997, S. 4826) vorangeht: "Die belgische Gesetzgebung entspricht bereits den Forderungen der Richtlinie bezüglich der Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen".

44 Deuxième contrat de gestion, art. 33 à 52.
Zweiter Geschäftsführungsvertrag, Art. 33 bis 52.

45 Ainsi, au Royaume-Uni, il a été constitué une nouvelle société, la société Railtrack, propriétaire de l'infrastructure, en ce compris les terrains et ouvrages d'art. V. l'exposé de Michael Grenfell dans le Recueil des textes relatifs au XIIème Congrès de l'UAE, "Railway Transport - The British example; Norton Rose Briefing 1998, British Rail : the privatisation experience".
So wurde im Vereinigten Königreich eine neue Gesellschaft mit dem Namen Railtrack gegründet. Diese ist Eigentümerin der Infrastruktur, einschließlich der Gelände und Bauwerke. S. den Vortrag von Michael Grenfell im Recueil des textes relatifs au XIIème Congrès de l'UAE (Sammlung der Texte betreffend den XII. Kongress des UAE), „Railway Transport - The British example; Norton Rose Briefing 1998, British Rail: the privatisation experience“.

46 V. Rapport au Roi, AR du 5.2.1997, Mon. b. du 6.3.1997, p. 4829
S. Bericht an den König, KE vom 5.2.1997, Mon. b. vom 6.3.1997, S. 4829.

47 Situation assez comparable à celle choisie en France, sous réserve des particularités du Réseau ferré de France (RFF).
Diese Situation ist vergleichbar mit der in Frankreich getroffenen Wahl, vorbehaltlich der Besonderheiten des Réseau ferré de France (RFF).

48 AR du 25.9.1997 portant approbation du deuxième contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'État, Mon. b. du 29.10.1997, p. 28.676.
KE vom 25.9.1997 zur Genehmigung des zweiten Geschäftsführungsvertrags zwischen dem Staat und der SNCB, Mon. b. vom 29.10.1997, S. 28.676.

49 L'article 28 du contrat de gestion précise : "En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure au sens de la Directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires du 29.7.1991, la SNCB assume, sous sa responsabilité, les tâches de service public concernant l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Elle s'assure de cette manière que l'ensemble du réseau ouvert à une exploitation normale, répond à un niveau de sécurité adéquat". On précisera que la SNCB n'est pas reconnue comme gestionnaire d'infrastructure des lignes désaffectées et utilisées par des tiers à des fins touristiques pour y faire circuler des véhicules ferroviaires (lignes – musées).

Artikel 28 des Geschäftsführungsvertrags präzisiert: "In ihrer Eigenschaft als Infrastrukturbetreiber im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG betreffend die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft vom 29.7.1991, übernimmt die SNCB in eigener Verantwortung die Aufgaben des öffentlichen Dienstes betreffend den Unterhalt, die Geschäftsführung und den Betrieb der Infrastruktur. Sie stellt somit sicher, dass das gesamte, einem normalen Betrieb offene Netz, einem angemessenen Sicherheitsstandard entspricht." In diesem Zusammenhang sei präzisiert, dass die SNCB nicht als Infrastrukturbetreiber stillgelegter und von Dritten zu touristischen Zwecken mit Eisenbahnfahrzeugen genutzten Linien (Museumslinien) anerkannt ist.

50 Rapport annuel 1997 de la SNCB, p. 16-18 et 69 ; Rapport annuel 1998 de la SNCB, p. 73
Geschäftsbericht 1997 der SNCB, S. 16-18 und 69; Geschäftsbericht 1998 der SNCB, S. 73.

51 JO CE du 20.10.1998, C 321/6, article 6.1 nouveau : "les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer la tenue et la publication à la fois de compte de profits et pertes séparés et de bilans séparés pour les activités relatives à l'exploitation des services de transport et celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne peuvent pas être transférées à l'autre. Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction."
Abl. EG vom 20.10.1998, C 321/6, Artikel 6.1 neu: „Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Gelder zugunsten eines dieser beiden Tätigkeitsbereiche dürfen nicht auf den anderen übertragen werden. Dieses Verbot muss auch in der Rechnungsführung der beiden Geschäftsbereiche zum Ausdruck kommen“.

52 AM du 26.3.1999 portant approbation des normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (Mon. b. du 15.4.1999, p. 12.342-12.362) comprenant 13 annexes.
ME vom 26.3.1999 zur Genehmigung der Normen und Regelungen, einschließlich der 13 Anlagen, betreffend die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung (Mon. b. vom 15.4.1999, S. 12.342-12.362).

53 Rapport annuel 1998 de la SNCB, p. 35.
Geschäftsbericht 1998 der SNCB, S. 35.

- 54 Sur les Freightways, v. G. de Fos, Chemin de fer français, Pendant que Gayssot réforme la réforme, l'Europe continue, Bulletin des transports et de la logistique (BTL) 1998, p. 491; M. Tilche, Ferroviaire international, un nouveau régime juridique, BTL 1998, p. 492-493.
Bezüglich der Freightways, s. G. de Fos, Chemin de fer français, Pendant que Gayssot réforme la réforme, l'Europe continue (Französische Eisenbahn: Während Gayssot die Reform reformiert, schreitet Europa voran), Bulletin des transports et de la logistique (BTL) 1998, S. 491; M. Tilche, Ferroviaire international, un nouveau régime juridique (Ein neues Rechtssystem im internationalen Eisenbahnverkehr), BTL 1998, S. 492-493.
- 55 Sur cette Directive, v. not. L. Idot, op. cit., Cah. Dr. Europ. 1995, p. 286 ss.; F. Dehousse, et B. Galer, op. cit., CRISP 1996, p. 14 ss.
Bezüglich dieser Richtlinie, s. Bem. L. Idot, op. cit., Cah. Europ. 1995, S. 286 ff; F. Dehousse und B. Galer, op. cit., CRISP 1996, S. 14 ff.
- 56 Art. 4 à 9 de la Directive 95/18/CE.
Art. 4 bis 9 Richtlinie 95/18/EG.
- 57 Art. 10 à 12 de la Directive 95/18/CE.
Art. 10 bis 12 Richtlinie 95/18/EG.
- 58 AR du 11.10.1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.872).
KE vom 11.10.1998 betreffend die Betriebsgenehmigung an Eisenbahnunternehmen sowie die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.872).
- 59 Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.390.
Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.390.
- 60 Sur la composition de cette Commission et ses attributions, v. les art. 5, 17, 39-44, AR du 11.12.1998. Les membres de cette Commission ont été désignés par l'AM du 18.3.1999 portant nomination des membres de la Commission du transport ferroviaire (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.642).
Bezüglich der Zusammensetzung dieses Ausschusses, s. Art. 5, 17, 39-44 KE vom 11.12.1998. Die Mitglieder dieses Ausschusses wurden mit ME vom 18.3.1999 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses für Eisenbahnverkehr bestimmt (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.642).
- 61 Art. 4, AM du 23.3.1999 – licence.
Art. 4 ME vom 23.3.1999 - Betriebsgenehmigung.
- 62 Le détail des données à fournir par le demandeur figure à l'Annexe I de l'AR du 11.12.1992 (Mon. b. du 20.3.1999, p. 9.183). L'exactitude de ces données est attestée par un réviseur d'entreprises, membre de l'Institut des réviseurs d'entreprises ou par tout organe équivalent reconnu par un autre État membre de l'UE.
Die detaillierten Angaben betreffend die vom Antragsteller vorzulegenden Daten erscheinen in der Anlage I des ME vom 11.12.1992 (Mon. b. vom 20.3.1999, S. 9.183). Die Richtigkeit dieser Daten wird von einem Unternehmensprüfer, der Mitglied des Instituts der Unternehmensprüfer ist, oder von einem anderen, in einem anderen EU-Mitgliedstaat anerkannten Organ, bestätigt.
- 63 Rapport au Roi, AR du 11.12.1998 – licence.
Bericht an den König, KE vom 11.12.1998 - Betriebsgenehmigung.
- 64 Rapport au Roi, AR du 11.12.1998 (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.872).
Bericht an den König, KE vom 11.12.1998 (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.872).
- 65 A défaut, les pièces doivent être accompagnées d'une traduction en français, néerlandais ou allemand (art. 10, § 2, AM du 23.3.1999 - licence).
Den Dokumenten muss gegebenenfalls eine französische, niederländische oder deutsche Übersetzung beigelegt sein (Art. 10 § 2 ME vom 23.3.1999 - Betriebsgenehmigung).
- 66 V. pour plus de détails art. 12, AR du 11.12.1998 et art. 6, AM du 23.3.1999 - licence.
Für nähere Angaben, s. Art. 12 KE vom 11.12.1998 und Art. 6 ME vom 23.3.1999 - Betriebsgenehmigung.
- 67 Art. 14, § 1, al. 3, AR du 11.12.1998.
Art. 14 § 1 Abs. 3 KE vom 11.12.1998.
- 68 Art. 4.4, al. 2, Directive 95/18/CE ; rapport au Roi et art. 2 de l'AR du 11.12.1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.872).
Art. 4.4 Abs. 2 Richtlinie 95/18/EG; Bericht an den König und Art. 2 des KE vom 11.12.1998 betreffend die Betriebsgenehmigung an Eisenbahnunternehmen und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.872).
- 69 AR du 11.12.1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.872).
KE vom 11.12.1998 betreffend die Betriebsgenehmigung an Eisenbahnunternehmen und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.872).
- 70 Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.402.
Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.402.
- 71 V. exposé des motifs du Conseil, Position commune (CE), n° 44/94 Arrêté par le Conseil le 21.11.1994, JO CE du 13.12.1994, C 354/24 et 25.
S. Darlegung der Gründe des Rates, vom Rat am 21.11.1994 festgelegter Gemeinsamer Standpunkt (EG), Nr. 44/94, Abl. EG vom 13.12.1994, C 354/24 und 25.
- 72 Art. 18, AR du 11.12.1998.

Art. 18 KE vom 11.12.1998.

73 Il a été précisé dans le Rapport au Roi que *"cette dernière condition signifie qu'il convient de répartir les sillons de manière à répondre au mieux aux besoins de mobilité"* (Mon. b. du 24.12.1998, p. 40.875).

Im Bericht an den König wurde präzisiert, dass *"diese letzte Bedingung bedeutet, dass die Zugtrassen so zuzuweisen sind, dass den Mobilitätsbedürfnissen am besten entsprochen wird"* (Mon. b. vom 24.12.1998, S. 40.875).

74 Art. 156, 1° de la Loi du 21.3.1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Art. 156, 1. des Gesetzes vom 21.3.1991 zur Reform einiger öffentlicher Wirtschaftsunternehmen.

75 Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.406 et 10.407.

Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.406 und 10.407.

76 Avis relatif à la publication par l'organisme de répartition des périodes horaires dans le cadre d'une demande de capacité d'infrastructure ferroviaire (Mon. b. du 10.4.1999, p. 11.883).

Stellungnahmen betreffend die Veröffentlichungen der Fahrplanabschnitte durch die Zuweisungsstelle im Rahmen eines Antrags auf Erteilung einer Infrastrukturkapazität (Mon. b. vom 10.4.1999, S. 11.883).

77 Cet arrêté a été adopté, après avis du gestionnaire d'infrastructure, conformément à l'art. 11, AR du 5.2.1997.

Dieser Erlass wurde nach Stellungnahme des Infrastrukturbetreibers entsprechend Art. 11 KE vom 5.2.1997 angenommen.

78 V. Rapport annuel 1998 de la SNCB, p. 73.

S. Geschäftsbericht 1998 der SNCB, S. 73.

79 AM du 23.3.1999 fixant les modalités de délivrance du certificat de sécurité et son réexamen (Mon. b. du 31.3.1999, p. 10.397) entré en vigueur le 1.4.1999 et pris en vertu de l'art. 29, AR, du 11.12.1998.

ME vom 23.3.1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung und deren Überprüfung (Mon. b. vom 31.3.1999, S. 10.397), in Kraft getreten am 1.4.1999 und erlassen auf Grund des Art. 29 KE vom 11.12.1998.

80 L'AM du 23.3.1999 prévoit en son art. 3, § 4 que :

a) *Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'est assuré de l'aptitude du personnel de conduite, il lui délivre un brevet ; deux documents annexés à ce brevet précisent les lignes et le matériel sur lesquels porte l'aptitude. Pour ce faire, il peut s'appuyer sur une certification remise par le demandeur. Le personnel de conduite doit pouvoir présenter sur le champ ce brevet d'aptitude à toute réquisition.*

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut s'assurer à tout moment que le titulaire d'un brevet d'aptitude satisfait aux conditions de sécurité de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

b) *Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'est assuré de l'aptitude du matériel à l'ensemble du réseau, sauf exclusions expresses, il inventorie ledit matériel au livret du service des trains.*

Art. 3 § 4 des ME vom 23.3.1999 sieht vor, dass:

a) *Wenn der Infrastrukturbetreiber sich von der Eignung des Fahrpersonals überzeugt hat, dieser ihm eine Lizenz erteilt; zwei dieser Lizenz beigefügte Dokumente präzisieren die Strecken und das Material, auf die sich die Eignung bezieht. Hierfür kann der Infrastrukturbetreiber sich auf eine vom Antragsteller vorgelegte Bescheinigung stützen. Das Fahrpersonal muss diese Lizenz jederzeit auf Verlangen vorzeigen können.*

Der Infrastrukturbetreiber kann sich jederzeit davon überzeugen, dass der Inhaber einer Lizenz den Sicherheitsbedingungen betreffend die Nutzung der Infrastruktur entspricht.

b) *Wenn der Infrastrukturbetreiber sich davon überzeugt hat, dass das Material für einen Einsatz auf dem gesamten Netz, außer ausdrücklicher Ausnahmen, geeignet ist, trägt er dieses Material in das Einsatzbuch der Züge ein.*

81 V. art. 7, AM du 23.3.1993.

S. Art. 7 ME vom 23.3.1993.

Jurisprudence

Oberlandesgericht Düsseldorf

Arrêt du 18 janvier 1996

1. **Le cessionnaire d'une créance dont l'expéditeur ou le destinataire est titulaire, est également habilité à intenter une action fondée sur l'article 36, § 1 CIM.**
2. **L'article 54, § 3 CIM, en tant que prescription formelle, sert avant tout à des fins de preuves. Dès lors, la qualité pour agir n'est pas affectée par le fait que le duplicata de la lettre de voiture n'a pas été produit conformément à l'article 54, § 4, alinéa 1 CIM.**

Cf. article 36, § 1, article 54, §§ 3 et 4, alinéa 1 CIM

En droit :

L'appel des défendeurs est recevable mais doit être rejeté quant au fond.

La demanderesse ne peut pas exiger des défendeurs des dommages et intérêts pour l'avarie d'un envoi contenant des rubans d'acier attaqués par la rouille.

A. L'action contre le défendeur ad 1) :

- I. Comme la demanderesse - société d'assurance-transport - attaque le défendeur ad 1) en se fondant sur le droit transféré (§ 398 du Bürgerliches Gesetzbuch, BGB - Code civil allemand) du défendeur ad 2), les rapports juridiques entre les deux défendeurs sont déterminants pour les actions en dommages et intérêts qui peuvent en découler.

Selon l'article 3, § 1 COTIF, ces rapports juridiques doivent être appréciés conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Les parties s'accordent sur ce point de vue.

- II. L'article 36, § 1 CIM constitue la seule base légale pour les actions en dommages et intérêts de la demanderesse contre le défendeur ad 2) découlant du droit transféré par le défendeur ad 1).

1. Contrairement à l'opinion défendue par le défendeur ad 2), il est clair que la demanderesse est habilitée à faire valoir des droits fondés sur le contrat de transport. L'expéditeur (en l'espèce le défendeur ad 2) ou le destinataire (art. 54, § 3

Rechtsprechung

Oberlandesgericht Düsseldorf

Urteil vom 18. Januar 1996

1. **Klagebefugt aus Artikel 36 § 1 CIM ist auch der Zessionar einer dem Absender oder Empfänger zustehenden Forderung.**
2. **Artikel 54 § 3 CIM dient als Formvorschrift vor allem Beweiszwecken. Deshalb hindert die mangelnde Vorlage des Frachtbriefdoppels nach Artikel 54 § 4 Abs. 1 CIM nicht die Klagebefugnis.**

Vgl. Artikel 36 § 1, Artikel 54 §§ 3 und 4 Abs. 1 CIM

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Beklagten ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

Die Klägerin kann von den Beklagten keinen Schadenersatz für die Beschädigung einer Sendung mit Stahlbändern durch Rostbefall verlangen.

A. Die Klage gegen die Beklagte zu 1):

- I. Da die Klägerin - Transportversicherung - die Beklagte zu 1) aus übergegangenem Recht (§ 398 Bürgerliches Gesetzbuch - BGB) der Beklagten zu 2) in Anspruch nimmt, sind die Rechtsbeziehungen zwischen den beiden Beklagten für daraus abzuleitende Schadenersatzansprüche maßgebend.

Diese Rechtsbeziehungen sind gemäß Artikel 3 § 1 COTIF nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) zu beurteilen. Davon gehen auch die Parteien übereinstimmend aus.

- II. Rechtliche Grundlage für das Schadenersatzbegehren der Klägerin aus übergegangenem Recht der Beklagten zu 1) gegen die Beklagte zu 2) ist - allein - Artikel 36 § 1 CIM.

1. Entgegen der Auffassung der Beklagten zu 2) bestehen gegen die Berechtigung der Klägerin zur Erhebung derartiger Ansprüche aus dem Frachtverhältnis keine Bedenken. Klagebefugt und damit aktivlegitimiert sind nicht nur der

CIM) ne sont pas

seuls habilités à intenter une action et à bénéficier de la légitimation active. Cette qualité appartient également au cessionnaire d'une créance dont cet expéditeur ou ce destinataire est titulaire (Goltermann, Eisenbahn-Verkehrsordnung, EVO - Règlement relatif aux transports par chemin de fer, ch. 89, § 54 CIM, remarque 1 b).

La qualité de la demanderesse pour agir n'est pas non plus compromise par le fait que le duplicata de la lettre de voiture n'a pas encore été produit, alors qu'il doit l'être, selon l'article 54, § 4, alinéa 1 CIM, pour exercer une action judiciaire.

La prescription formelle de l'article 54, § 3 CIM sert avant tout à des fins de preuves comme c'est le cas du § 95, alinéa 2 EVO dans le droit national allemand. Dans le droit ferroviaire, la qualité pour intenter une action se rattache au pouvoir de donner des ordres qui revient à l'expéditeur ou au destinataire suivant le stade du transport, à savoir uniquement aux personnes désignées comme telles dans la lettre de voiture (Goltermann, op. cit., ch. 89, § 54 CIM, remarque 1 b, 4). Le duplicata de la lettre de voiture sert de preuve pour la légitimation de l'expéditeur ainsi que pour le pouvoir de donner des ordres jusqu'au retrait de la lettre de voiture ou jusqu'à l'acceptation de la marchandise par le destinataire. Ce duplicata est restitué à l'expéditeur par le chemin de fer après l'acceptation de la marchandise (art. 11, § 5 CIM) et doit être présenté au chemin de fer lors de tout ordre donné à propos de l'envoi pendant le transport (art. 30, § 2, al. 2 CIM).

"L'obligation" de présenter l'original du duplicata de la lettre de voiture sert à prouver la conclusion du contrat de transport avec l'expéditeur qui y est nommé. A priori, cette contrainte devrait permettre d'éviter des difficultés qui pourraient découler du fait qu'une autre personne fasse valoir des droits fondés sur ce contrat. Cette contrainte n'a toutefois qu'une fonction de preuve. Dès lors, le fait de ne pas produire ce duplicata - contrairement à l'opinion défendue par le défendeur ad 1) - n'a pas pour conséquence que l'expéditeur perd la possibilité de faire valoir ses droits; il peut - et doit en cas de litige - apporter la preuve des indications contenues dans la lettre de voiture et de son pouvoir de donner des ordres en produisant d'autres moyens de preuve (Goltermann, EVO; ch. 70, § 95 EVO, remarque

Absender (hier

die Beklagte zu 2) oder der Empfänger (Art. 54 § 3 CIM), sondern auch der Zessionar einer diesem Absender oder Empfänger zustehenden entsprechenden Forderung (Goltermann, Eisenbahn-Verkehrsordnung - EVO, Kennziffer 89, § 54 CIM Anmerkung 1 b).

Die Klagebefugnis der Klägerin scheidet auch nicht daran, dass das Frachtbriefdoppel, das gemäß Artikel 54 § 4 Abs. 1 CIM bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen vorzulegen ist, bisher noch nicht eingereicht worden ist.

Die Formvorschrift des Artikels 54 § 3 CIM dient - wie § 95 Abs. 2 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) im nationalen Recht - vor allem Beweis Zwecken. Die Klagebefugnis knüpft im Eisenbahnrecht an die Verfügungsbefugnis an, die je nach Stand der Abwicklung des Transportes dem Absender oder Empfänger zusteht, und zwar nur den im Frachtbrief als solchen bezeichneten Personen (Goltermann, a.a.O., Kz. 89, § 54 CIM Anm. 1 b, 4). Als Nachweis für die Legitimation als Absender wie auch für die Verfügungsbefugnis bis zur Einlösung des Frachtbriefes oder Annahme des Gutes durch den Empfänger gilt das Frachtbriefdoppel, das die Eisenbahn dem Absender nach der Übernahme des Gutes zurückzugeben hat (Art. 11 § 5 CIM) und das dieser bei jeder Verfügung über die Sendung während der Beförderung vorzulegen hat (Art. 30 § 2 Abs. 2 CIM).

Durch den "Zwang" zur Vorlage des Originals des Frachtbriefdoppels, das den Abschluss des Frachtvertrages mit dem dort genannten Absender dokumentiert, sollen von vornherein Schwierigkeiten vermieden werden, die dadurch entstehen können, dass noch ein anderer einen Anspruch aus dem Vertrag geltend macht. Auf Grund dieser "Beschränkung" auf eine Beweisfunktion hat die mangelnde Vorlage dieses Doppels - entgegen der Auffassung der Beklagten zu 1) - nicht zur Folge, dass der Absender mit der Geltendmachung von Ansprüchen ausgeschlossen ist; er kann - und muss im Streitfall - den Nachweis der im Frachtbrief enthaltenen Angaben und sein Verfügungsrecht dann durch andere Beweismittel führen (Goltermann, EVO; Kz. 70, § 95 EVO Anm. 3; Kz. 89, § 54 CIM Anm. 5 § 53 CIM

3; ch. 89, § 54 CIM, remarque 5, § 53 CIM, remarque 4).

Une preuve de ce type n'est toutefois pas requise en l'espèce. Le défendeur ad 1) n'a nullement contesté que le défendeur ad 2), sur le droit duquel se fonde la demanderesse pour agir, était l'expéditeur de l'envoi mentionné dans la lettre de voiture. Cela ressort également de la copie du duplicata de la lettre de voiture, qui a été jointe au mémoire de demande. La marchandise remise au transport ne fait pas l'objet d'une contestation. Il n'est pas non plus contesté que le destinataire prévu n'était pas - encore - ou n'est pas habilité à faire valoir des droits.

III. Selon l'article 36, § 1 CIM, le défendeur ad 1) répond en principe, en sa qualité de transporteur, du dommage résultant de la perte et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Cette responsabilité (à raison du risque créé) du défendeur ad 1) est toutefois exclue en l'espèce conformément à l'article 36, § 3 CIM, étant donné que les caisses contenant les rubans d'acier ont été transportées sur un wagon découvert.

1. La condition requise d'après cette disposition pour que le chemin de fer soit déchargé de sa responsabilité, à savoir un transport effectué en wagon découvert d'entente entre les parties, est remplie. Les parties ne font pas valoir - indépendamment de la commande invoquée par la demanderesse - qu'un wagon couvert aurait été déjà nécessairement prescrit d'après les tarifs allemands en vigueur à la gare expéditrice (art. 20, § 4, 2ème phrase CIM). Il n'y a pas non plus d'accord contractuel particulier entre les deux défendeurs sur l'utilisation d'un wagon couvert. Il ne peut en effet pas être constaté que le défendeur ad 2), en sa qualité d'expéditeur, ait exigé l'utilisation d'un tel wagon du défendeur ad 1).

Le défendeur ad 1) a nié l'existence d'une telle commande. En outre, le défendeur ad 2), en sa qualité de partenaire au contrat du défendeur ad 1), a souligné que son collaborateur M. avait exclusivement demandé un wagon découvert au défendeur ad 1). Il incomberait à la demanderesse, si elle entend faire valoir que la commande était différente, d'apporter la preuve y relative, par exemple en désignant le collaborateur M. du défendeur ad 2), qui était chargé du transport et dont elle connaissait le nom. Comme la demanderesse n'a toutefois présenté aucune offre de preuve à cet égard mais qu'elle s'est limitée à

Anm. 4).

Eines derartigen Nachweises bedurfte es hier aber nicht. Die Beklagte zu 1) selbst hat mit keinem Wort bestritten, dass es sich bei der Beklagten zu 2), aus deren Recht die Klägerin vorgeht, um die frachtbriefmäßige Absenderin des Transportes handelt. Dies ergibt sich auch aus der - mit der Klageschrift überreichten - Kopie des Frachtbriefdoppels. Auch hinsichtlich des zur Beförderung aufgegebenen Gutes besteht kein Streit; dass der vorgesehene Empfänger - noch - nicht zur Geltendmachung von Ansprüchen berechtigt war oder ist, ist ebenfalls unbestritten.

III. Nach Artikel 36 § 1 CIM haftet die Beklagte zu 1) als Frachtführer grundsätzlich für den Schaden, der durch Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Diese (Gefährdungs-) Haftung der Beklagten zu 1) ist vorliegend, jedoch gemäß Artikel 36 § 3 CIM ausgeschlossen, weil die Kisten mit Stahlbändern in einem offenen Wagen befördert worden sind.

1. Die für die Haftungsbefreiung nach dieser Vorschrift notwendige Voraussetzung einer zulässigen Beförderung in einem ungedeckten Wagen ist erfüllt. Die Parteien tragen nicht vor, dass - unabhängig von der von der Klägerin behaupteten Bestellung - nach den für den Versandbahnhof (Art. 20 § 4 Satz 2 CIM) geltenden - innerdeutschen - Tarifen bereits ein gedeckter Wagen zwingend vorgeschrieben gewesen wäre. Eine vertragliche Vereinbarung zwischen den beiden Beklagten über den Einsatz eines gedeckten Wagens liegt ebenfalls nicht vor; denn es kann nicht festgestellt werden, dass die Beklagte zu 2) als Absenderin bei der Beklagten zu 1) einen derartigen Waggon angefordert hat.

Eine derartige Bestellung hat nicht nur die Beklagte zu 1) in Abrede gestellt, vielmehr hat auch die Beklagte zu 2) als Vertragspartnerin der Beklagten zu 1) eingeräumt, dass durch ihren Mitarbeiter M. lediglich ein offener Wagen bei der Beklagten zu 1) geordert worden ist. Es hätte nunmehr der Klägerin obliegen, wenn sie eine abweichende Bestellung behauptet, den diesbezüglichen Nachweis zu führen, z.B. durch Benennung des ihr bekannten, mit dem Transport befassten Mitarbeiters M. der Beklagten zu 2). Da die Klägerin jedoch keinen diesbezüglichen Beweis angeboten, sondern sich auf ein Bestreiten

faire des objections, il y a lieu d'admettre, en faveur du défendeur ad 1), que le transport s'est effectué en wagon découvert conformément au contrat.

2. L'autre condition d'exonération de la responsabilité, à savoir un dommage causé par le risque inhérent au transport par wagon découvert, est également remplie en l'espèce; en effet, lorsque le dommage s'est produit, le fait que le manque de protection contre les intempéries pouvait jouer un rôle s'est réalisé. Or, le transport en wagon couvert aurait permis d'éviter le dommage. Les parties sont en effet unanimes à dire que les traces de rouille sur les rubans d'acier sont dues en premier lieu au fait que la marchandise a été transportée dans un wagon à ranchers découvert. La demanderesse en appelle expressément à cette assertion; elle a également relevé avant le procès, dans une télécopie du 19 février 1993, qu'un endommagement des caisses survenu lors des manoeuvres de triage n'aurait eu aucune conséquence pour les rubans d'acier si l'on avait utilisé un wagon fermé et que le chargement sur un wagon découvert et le stationnement en plein air qui a suivi avaient seuls causé les dégâts dus à la rouille.
3. Il n'est pas non plus interdit au défendeur ad 1) d'invoquer l'exonération de sa responsabilité même s'il n'a pas protégé la marchandise en la recouvrant de bâches contre les intempéries alors que les caisses avaient été endommagées.

L'on ne saurait en effet admettre une faute concomitante du défendeur ad 1), qui pourrait conduire à une compensation conformément aux principes régissant la faute concomitante (Goltermann, EVO, ch. 89, art. 36 CIM, remarque 4 a, bb).

Le transporteur ferroviaire doit en principe faire preuve de diligence lorsque le transport est perturbé par des événements, dont les effets sont reconnaissables, qui endommagent la marchandise ou qui sont susceptibles de l'avarier. Si des mesures de protection sont immédiatement requises, le transporteur doit les prendre. En tout état de cause, il doit informer sans tarder l'expéditeur de la situation (Goltermann, EVO, ch. 70, remarque préliminaire, § 53 EVO, remarque 2 (4) b, bb). Or, le défendeur ad 1) a parfaitement agi en ce sens; le 1er juin 1992, à 9.00 heures, il a dressé un procès-verbal de constatation immédiatement après les manoeuvres de triage et

beschränkt hat, muss zugunsten der Beklagten zu 1) davon ausgegangen werden, dass die Beförderung im offenen Wagen vertragsgemäß erfolgt ist.

2. Die weitere Voraussetzung des Haftungsausschlusses, nämlich die Schadensverursachung durch die Sondergefahr des offenen Wagens, ist gleichfalls erfüllt; denn bei der Schadensentstehung hat sich der mangelnde Schutz vor Witterungseinflüssen verwirklicht, der bei der Übernahme in einen geschlossenen Waggon vermieden worden wäre. Die Parteien sind darüber einig, dass der Rostbefall an den Stahlbändern in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass das Gut zur Beförderung in einem ungedeckten Rungenwagen übernommen worden ist. Hierauf beruft sich die Klägerin selbst ausdrücklich; sie hat auch vorprozessual in ihrem Fax vom 19. Februar 1993 darauf hingewiesen, dass eine Beschädigung der Kisten anlässlich des Rangierens bei Verwendung eines geschlossenen Wagens für die Stahlbänder folgenlos geblieben wäre und - nur - die Verladung in einen offenen Waggon und das anschließende Abstellen im Freien die Rostschäden verursacht hat.
3. Der Beklagten zu 1) ist es auch nicht etwa deswegen versagt, sich auf die Haftungsbefreiung zu berufen, weil sie das Gut nach der Beschädigung der Kisten durch den Rangierverstoß nicht durch Abdecken mit Planen gegen Witterungseinflüsse geschützt hat.

Ein diesbezügliches mitursächliches Verschulden - das zu einem Ausgleich nach Mitverschuldensgrundsätzen führen kann (Goltermann, EVO, Kz. 89, Art. 36 CIM Anm. 4 a, bb) - fällt der Beklagten zu 1) nicht zur Last.

Grundsätzlich trifft den Eisenbahnfrachtführer eine Fürsorgepflicht, wenn Transportstörungen mit erkennbaren Auswirkungen zu Beeinträchtigungen des Gutes führen oder derartige Beeinträchtigungen möglich erscheinen lassen. Sind unmittelbare Schutzmaßnahmen notwendig, muss der Frachtführer sie ergreifen, anderenfalls muss er jedenfalls den Absender sofort verständigen (Goltermann, EVO, Kz. 70, Vorbemerkung § 53 EVO Anm. 2 (4) b, bb). Letzteres hat die Beklagte zu 1) hier umgehend getan; sie hat unmittelbar nach dem Rangieren am 1. Juni 1992 um 9.00 Uhr eine Tatbestandsaufnahme vorgenommen und die

a retourné l'envoi le même jour au défendeur ad 2), en sa qualité d'expéditeur, tout en l'informant des dommages; le même jour, le défendeur ad 2) a fait part de cette situation à la preneuse d'assurance de la demanderesse.

En procédant immédiatement à cette communication et en retournant l'envoi, le défendeur ad 1) a satisfait à ses obligations de protection. Il n'avait aucune raison de recouvrir immédiatement la marchandise puisqu'il n'avait pas reçu d'informations à ce sujet. Il ne devait ainsi pas partir de l'idée que les rubans d'acier pouvaient se rouiller aussi rapidement et il n'avait aucune raison de prendre des mesures particulières le jour du renvoi de la marchandise - par exemple recouvrir la marchandise d'une bâche - en raison des mauvaises conditions atmosphériques. La demanderesse n'a rien objecté à l'allégué du défendeur ad 1), selon lequel les rubans d'acier n'auraient pas été exposés à l'humidité jusqu'à leur retour au défendeur ad 2). Le défendeur ad 1) n'avait pas besoin de se soucier de futures intempéries possibles puisqu'il ne lui incombait plus de faire diligence pour la marchandise une fois celle-ci livrée à l'expéditeur.

IV. La demanderesse n'a pas non plus un droit à dommages et intérêts procédant du droit que lui a cédé sa preneuse d'assurance - l'entreprise S. S.à.r.l.

1. On peut laisser indécise la question de savoir si, en vertu de l'article 10 CIM, le défendeur ad 1) répond de l'acte illicite selon les prescriptions nationales (§§ 823 ss. BGB). En tout état de cause, la demanderesse n'a pas fait valoir d'une manière concluante un droit de ce type de l'entreprise S. S.à.r.l.; elle n'a en effet pas démontré que la preneuse d'assurance de la demanderesse était encore propriétaire des rubans d'acier transportés au moment où ceux-ci ont été endommagés. Une telle assertion n'est pas suffisamment étayée par le simple allégué invoqué dans les motifs de l'appel selon lequel l'entreprise S. S.à.r.l. pourrait également faire valoir des droits à dommages et intérêts pour atteinte à la propriété.

Abstraction faite de ce qui précède, il y a lieu de relever que le défendeur ad 1) n'a pas commis de faute puisque l'apparition de rouille est due à l'utilisation d'un wagon découvert. Comme on l'a déjà souligné, une commande de wagon couvert n'a pas été faite. Il n'était donc pas tenu d'utiliser un tel wagon ni de prendre des mesures particulières pour protéger la marchandise contre

l'envoi le même jour au défendeur ad 2), en sa qualité d'expéditeur, tout en l'informant des dommages; le même jour, le défendeur ad 2) a fait part de cette situation à la preneuse d'assurance de la demanderesse.

Mit dieser sofortigen Benachrichtigung und der Rückführung der Sendung hat die Beklagte zu 1) ihren Schutzpflichten genügt. Dazu, für eine sofortige Abdeckung des Gutes zu sorgen, bestand kein Anlass, da die Beklagte zu 1) mangels ihr erteilter Hinweise weder von einer besonders schnellen Rostanfälligkeit der Stahlbänder ausgehen musste, noch auf Grund schlechter Witterungsverhältnisse am Rückführungstag Grund zu besonderen Maßnahmen - wie z.B. Abdecken durch eine Plane - bestand. Die Klägerin ist dem Vortrag der Beklagten zu 1), bis zur Rücklieferung an die Beklagte zu 2) seien die Stahlbänder keinerlei Feuchtigkeitseinflüssen ausgesetzt gewesen, nicht entgegengetreten. Für spätere - mögliche - Witterungseinflüsse brauchte die Beklagte zu 1) keine Sorge zu tragen, weil ihr nach der Ablieferung bei der Absenderin keine Fürsorge für das Gut mehr oblag.

IV. Ein Schadensersatzanspruch aus übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin - Firma S. GmbH - steht der Klägerin ebenfalls nicht zu.

1. Es kann dahinstehen, ob die Beklagte zu 1) über Artikel 10 CIM auch nach den nationalen Vorschriften der unerlaubten Handlung (§§ 823 ff BGB) haftet. Die Klägerin hat jedenfalls einen diesbezüglichen Anspruch der Firma S. GmbH nicht schlüssig vorgetragen; denn sie hat nicht dargelegt, dass die Versicherungsnehmerin der Klägerin zum Zeitpunkt der Beschädigung noch Eigentümerin der verschickten Stahlbänder gewesen ist. Ihr bloßes Vorbringen in der Berufungsbegründung, dass der Firma S. GmbH auch Schadenersatzansprüche wegen Eigentumsverletzung zustünden, reicht zu einer diesbezüglichen Darlegung nicht aus.

Ungeachtet dessen fehlt es aber auch an einem Verschulden der Beklagten zu 1) für den durch die Verwendung eines offenen Wagens hervorgerufenen Rostbefall. Wie bereits erörtert, war sie - mangels entsprechender Bestellung - weder gehalten, einen gedeckten Wagen einzusetzen, noch war sie nach den Rangierarbeiten zu besonderen Schutzmaßnahmen

les intempéries, une fois les manoeuvres de triage exécutées.

2. Il y a enfin lieu de relever qu'une action fondée sur un acte illicite serait de toute manière prescrite.

S'agissant d'un transport ferroviaire international, qui doit être apprécié selon les règles CIM, le délai de prescription de l'article 58 CIM est applicable à toutes les actions, qu'elles soient de nature contractuelle ou extracontractuelle (cf. Goltermann, EVO, ch. 89, § 58 CIM, remarque 1). Il en va d'ailleurs de même dans le cadre de la CMR. Selon l'article 58, § 1, 1ère phrase CIM, l'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Peut rester indécise la question de savoir s'il y a lieu, s'agissant du départ du délai de prescription, de se fonder sur les règles de l'article 58 CIM ou sur la connaissance exigée au § 852 BGB - ce qui semble correct puisque le propriétaire de la marchandise transportée par les chemins de fer ne se confond en règle générale pas avec l'expéditeur et qu'il n'est pour cette raison pas forcément avisé immédiatement des avaries ou des pertes qui peuvent se produire. Il en va de même de la question de savoir si c'est l'article 58, § 3 CIM ou le § 852, alinéa 2 BGB qui est applicable à la suspension de la prescription.

- a) Si l'on présume, ce qui serait en faveur de la demanderesse, que le délai de prescription d'un an n'a pas commencé à courir le jour où la marchandise a été restituée au défendeur ad 2) le 1er juillet 1992 (art. 58, § 2, lettre b) CIM) mais seulement lorsque la preneuse d'assurance de la demanderesse a pris connaissance du cas d'une manière déterminante conformément au § 852 BGB, le délai de prescription aurait commencé à courir le 9 juillet 1992 (§ 187, al. 1 BGB).

Au plus tard le 8 juillet 1992, l'entreprise S. S.à.r.l. a pris connaissance de tous les faits pertinents sur le plan juridique par la lettre du défendeur ad 2) du 1er juillet 1992 ainsi que par l'inspection à laquelle a procédé l'expert qu'elle avait elle-même mandaté le 8 juillet 1992. Elle savait que l'emballage de la marchandise avait subi des dégâts lors des manoeuvres de triage et que celle-ci avait été attaquée par la rouille. Elle n'ignorait pas non plus qu'un wagon à ranchers découvert avait été utilisé, contrairement à la commande

des Gutes vor Witterungseinflüssen verpflichtet.

2. Letztlich wäre ein Anspruch aus unerlaubter Handlung jedenfalls verjährt. Bei einem internationalen

Eisenbahntransport, der nach den Regeln der CIM zu beurteilen ist, gilt - wie im Rahmen der CMR - für alle Ansprüche, mögen sie vertraglicher oder außervertraglicher Art sein, die Verjährungsfrist des Artikels 58 CIM (vgl. Goltermann, EVO, Kz. 89, § 58 CIM Anm. 1). Danach verjähren Ansprüche gemäß Artikel 58 § 1 Satz 1 in einem Jahr.

Ob für den Beginn der Verjährungsfrist von den Regelungen in § 58 CIM auszugehen oder aber auf die in § 852 BGB geforderte Kenntnis abzustellen ist - was deswegen interessengerecht erscheint, weil der Eigentümer des beförderten Gutes bei Eisenbahntransporten häufig nicht mit dem Absender (Spediteur) identisch ist und deswegen möglicherweise nicht sofort von Beschädigungen oder Verlusten erfährt -, kann ebenso dahinstehen wie die Frage, ob für die Hemmung der Verjährung Artikel 58 § 3 CIM oder § 852 Abs. 2 BGB Anwendung findet.

- a) Geht man zugunsten der Klägerin davon aus, dass die einjährige Verjährungsfrist nicht mit dem Tag der Rücklieferung bei der Beklagten zu 2) am 1. Juli 1992 (Art. 58 § 2 Buchst. b) CIM), sondern erst mit der gemäß § 852 BGB maßgeblichen Kenntnis der Versicherungsnehmerin der Klägerin begann, ergibt sich als Anfangsdatum für den Lauf der Verjährung der 9. Juli 1992 (§ 187 Abs. 1 BGB).

Der Firma S. GmbH waren spätestens am 8. Juli 1992 durch das Schreiben der Beklagten zu 2) vom 1. Juli 1992 und durch die Besichtigung des von ihr selbst eingeschalteten Sachverständigen am 8. Juli 1992 alle rechtlich relevanten Fakten bekannt. Sie wusste von dem Auflaufen beim Rangieren, den dadurch eingetretenen Schäden an der Verpackung sowie von dem Rostbefall, und sie war auch darüber informiert, dass - entgegen der von ihr behaupteten Bestellung - ein offener

qu'elle invoque. L'inspecteur de l'avarie l'a constaté au plus tard lors de son inspection. Or, la cédante, partant la demanderesse également, doit se laisser imputer la connaissance qu'a de cette situation l'expert chargé d'établir les faits (cf. Palandt/Thomas, BGB, 54^{ème} édition, § 852, marg. 5).

Il y a en outre lieu de constater que la prescription n'a pas été suspendue jusqu'à son terme le 8 juillet 1993 (§ 188, al. 2 BGB).

La suspension selon l'article 58, § 3 CIM présuppose une réclamation formée par l'ayant droit. Pour les actions en vertu du § 823 ss. BGB, il s'agit du propriétaire ou du cessionnaire. Le propriétaire ne peut pas en appeler aux réclamations de l'expéditeur (cf. pour ce qui concerne la CMR, Koller, Transportrecht, 3^{ème} édition, art. 32 CMR, marg. 14).

La demanderesse ne fait pas valoir que l'entreprise S. S.à.r.l. aurait présenté une réclamation ou qu'elle aurait agi elle-même en ce sens pour la première fois après la cession. On peut éventuellement présumer qu'une telle réclamation a été formée par la lettre de la demanderesse du 24 mai 1993, mentionnée par le défendeur ad 1). La prescription a été ainsi suspendue le 27 mai 1993 (date de réception de la lettre par le défendeur ad 1). Comme le défendeur ad 1) a rejeté la réclamation par lettre du 24 juin 1993, la suspension a pris fin le jour où cette lettre est parvenue à son destinataire (art. 58, § 3 CIM). Il est prouvé par la date du timbre d'expédition que la lettre est partie le 28 juin 1993. On peut donc admettre, compte tenu d'un délai d'acheminement postal de deux jours, qu'elle est parvenue au plus tard le 30 juin 1993 aux avocats de la demanderesse à Francfort. Le délai de prescription a dès lors été suspendu pendant 35 jours pour expirer le 12 août 1993, soit avant le dépôt de la demande.

Le projet de demande parvenu au défendeur ad 1) le 29 juillet 1993 pourrait être considéré comme une autre réclamation. Il n'en demeure pas moins que cette dernière ne peut pas provoquer une nouvelle suspension de la prescription. En effet, l'article 58, § 3, alinéa 2 CIM prescrit que des réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

Rungenwagen eingesetzt worden war. Dies wusste der Havariegutachter spätestens bei der Besichtigung. Die diesbezügliche Kenntnis des mit den Tatsachenermittlungen beauftragten Sachverständigen muss sich die Zedentin und damit auch die Klägerin zurechnen lassen (vgl. Palandt/ Thomas, BGB, 54. Aufl., § 852 Rn. 5).

Die Verjährung ist bis zu ihrem Ablauf am 8. Juli 1993 (§ 188 Abs. 2 BGB) auch nicht gehemmt worden.

Die Hemmung nach Artikel 58 § 3 CIM setzt eine Reklamation durch den Anspruchsberechtigten - bei Ansprüchen nach § 823 ff BGB also des Eigentümers oder des Zessionars - voraus; auf Reklamationen des Absenders kann der Eigentümer sich nicht berufen (vgl. insoweit zur CMR, Koller, Transportrecht, 3. Aufl., Art. 32 CMR Rn. 14).

Ob und wann die Firma S. GmbH oder - nach Abtretung - die Klägerin selbst erstmals reklamiert hat, trägt sie nicht vor. Es kann allenfalls davon ausgegangen werden, dass mit Schreiben der Klägerin vom 24. Mai 1993, das die Beklagte zu 1) erwähnt, eine derartige Reklamation erfolgt ist. Die Verjährung wurde danach am 27. Mai 1993 (Eingang des Schreibens bei der Beklagten zu 1), gehemmt. Auf Grund der Zurückweisung der Reklamation seitens der Beklagten zu 1) mit Schreiben vom 24. Juni 1993 endete die Hemmung mit Zugang dieses Briefes (Art. 58 § 3 CIM). Da das Schreiben ausweislich des Absendestempels am 28. Juni 1993 abgegangen ist, kann unter Zugrundelegung von zwei Tagen Postlaufzeit davon ausgegangen werden, dass es spätestens am 30. Juni 1993 bei den Anwälten der Klägerin in Frankfurt eingegangen ist. Die Verjährung war danach 35 Tage gehemmt und lief am 12. August 1993, also noch vor Klageerhebung, ab.

Eine erneute Hemmung durch eine weitere Reklamation, die in der am 29. Juli 1993 erfolgten Zusendung des Klageentwurfs an die Beklagte zu 1) gesehen werden könnte, ist nicht eingetreten. Gemäß Artikel 58 § 3 Abs. 2 CIM hemmen weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, die Verjährung nicht.

Le fait que le défendeur ad 1) s'est exprimé une nouvelle fois sur la lettre des avocats de la demanderesse du 29 juillet 1993, par sa lettre du 4 août 1993 (parvenue aux avocats le 6 août 1993), ne l'empêche pas d'invoquer la prescription. Le défendeur ad 1) avait déjà souligné dans sa lettre de refus du 24 juin 1993 qu'il ne renoncerait pas à invoquer l'exception de la prescription. La demanderesse ne pouvait dès lors pas inférer de la lettre suivante, qui ne contenait aucune concession, que le défendeur ad 1) n'invoquerait pas la prescription et qu'il ne s'opposerait à l'action en dommages et intérêts qu'en faisant valoir des objections au fond. La lettre suivante du 9 août 1993, qui est arrivée chez les avocats le jour où expirait le délai de prescription, soit le 12 août 1993, n'était pas de nature à conforter la demanderesse dans ce point de vue. En effet, la lettre mentionne expressément que l'on reviendrait également sur la question de la prescription lorsque l'on examinerait l'état de faits. L'échange de correspondance suivant a eu lieu après l'expiration du délai de prescription.

- b) La prescription n'a pas été non plus suspendue au sens du § 852, alinéa 2 BGB puisque la demanderesse et le défendeur ad 1) n'ont pas mené de négociations sur les droits à dommages et intérêts jusqu'à l'expiration du délai de prescription le 8 juillet 1993. La notion de négociation doit être en principe interprétée dans un sens large de sorte que tout échange d'opinion sur le sinistre suffit. Il n'en demeure toutefois pas moins qu'il n'y a plus de négociations lorsque l'obligation de réparer est rejetée d'emblée (cf. Palandt, BGB, § 852, chiffre marginal 18). Or, tel a été le cas en l'espèce puisque le défendeur ad 1), après la lettre - présumée - de la demanderesse du 24 mai 1993 présentant sa revendication, n'a pas voulu entrer en discussion mais a immédiatement rejeté la revendication dans sa réponse du 24 juin 1993. L'échange de correspondance suivant ne s'est produit qu'après l'expiration du délai de prescription de sorte que l'examen qui s'est poursuivi - indépendamment du fait que le défendeur ad 2) s'était référé à la question de la prescription - ne pouvait pas donner lieu à un état de fait auquel pourrait se référer la demanderesse en

Der Beklagten zu 1) ist es auch nicht versagt, sich auf Verjährung zu berufen, weil sie sich auf das Schreiben der Anwälte der Klägerin vom 29. Juli 1993 mit Brief vom 4. August 1993 (bei den Anwälten eingegangen am 6. August 1993) noch einmal geäußert hat. Nachdem bereits in dem Ablehnungsschreiben vom 24. Juni 1993 ausdrücklich von der Beklagten zu 1) darauf hingewiesen worden war, dass auf die Einrede der Verjährung nicht verzichtet werde, konnte die Klägerin aus dem weiteren Brief, in dem keinerlei Zugeständnisse gemacht wurden, nicht entnehmen, die Beklagte zu 1) werde sich nicht auf die Verjährung berufen und die weiterhin erhobene Schadensersatzforderung nur mit sachlichen Einwendungen bekämpfen. Auch das weitere Schreiben vom 9. August 1993, das bei den Anwälten am Tage des Verjährungsablaufs - 12. August 1993 - einging, konnte die Klägerin nicht in einem derartigen Glauben bestärken; denn dort ist ausdrücklich die Rede davon, dass man sich bei der Sachverhaltsprüfung auch mit der Frage der Verjährung auseinandersetzen werde. Der dann noch folgende Schriftverkehr ist erst nach Ablauf der Verjährungsfrist erfolgt.

- b) Eine Hemmung der Verjährung nach § 852 Abs. 2 BGB ist nicht eingetreten, weil zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1) bis zum Ablauf der Verjährungsfrist am 8. Juli 1993 keine Verhandlungen über die Schadensersatzforderung schwebten. Grundsätzlich ist der Begriff Verhandlung weit auszulegen, so dass jeder Meinungsaustausch über den Schadensfall ausreicht. Indessen liegen Verhandlungen dann nicht mehr vor, wenn die Ersatzpflicht sofort abgelehnt wird (vgl. Palandt, BGB, § 852 Rn. 18). So liegt der Fall hier, denn die Beklagte zu 1) hat sich nach dem - vermutlichen - Anspruchsschreiben der Klägerin vom 24. Mai 1993 "auf keinerlei Diskussion eingelassen", sondern den Anspruch mit ihrem Antwortschreiben vom 24. Juni 1993 sofort abgelehnt. Der weitere Schriftverkehr erfolgte erst nach dem Ablauf der Verjährungsfrist, so dass sich die weitergehende Prüfung - unabhängig von der Tatsache, dass von Seiten der Beklagten zu 2) auf die Verjährungsfrage hingewiesen wurde - kein Vertrauenstatbestand für die Klägerin ergeben konnte.

invoquant sa confiance.

c) Le délai de prescription de deux ans prévu par l'article 58, § 1, lettre c) CIM est inapplicable en l'espèce. Il n'y a en effet aucun indice susceptible de faire admettre que le défendeur ad 1) aurait agi témérement et avec conscience qu'un dommage causé par la rouille résulterait probablement du fait qu'il avait opté pour un wagon découvert ou qu'il s'était abstenu de couvrir la marchandise avant de la retourner au défendeur ad 2). Il est renvoyé à cet égard aux considérations concernant les droits à dommages et intérêts découlant du contrat.

B. L'action contre le défendeur ad 2) :

La demanderesse ne peut pas non plus fonder des actions contre le défendeur ad 2) (le commissionnaire de transport - Spediteur) sur le droit cédé par l'entreprise S. S.à.r.l. En effet, d'éventuelles actions en découlant seraient en tout cas prescrites. En outre, la question, qui oppose les parties, de savoir si le rapport contractuel entre l'entreprise S. S.à.r.l. et le défendeur ad 2) doit être apprécié selon les règles des RU CIM ou celles du Code de commerce (HGB), ne doit pas être tranchée dans le présent contexte.

- I. 1. Si l'on présume, avec un regard élargi, que les prescriptions spéciales du droit régissant le transport ferroviaire ne s'appliquent pas, en cas de transport par chemin de fer, aux relations existant entre le mandant et le commissionnaire de transport (Spediteur) même s'il s'agit d'une expédition à coûts fixes, comme c'est le cas en l'espèce (Goltermann, EVO, ch. 70, avant le § 53 EVO, remarque 3 j, aa) et bb), le défendeur ad 2) ne répond d'un dommage que sur la base du droit régissant les transports ou la commission de transport (§§ 407 ss. ou §§ 425 ss. HGB) dont les règles ne sont pas reprises par les Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) (Conditions générales allemandes des commissionnaires de transport), auxquelles s'est soumis le prédécesseur juridique de la demanderesse.
2. Le fait d'admettre avec la demanderesse que les prescriptions du droit régissant les transports ferroviaires et, partant, les RU CIM s'appliquent en principe conformément au § 412 HGB ne change rien au fait que les ADSp restent applicables. Dans ce cas également, il est en principe possible de déroger aux

c) Die zweijährige Verjährungsfrist nach Artikel 58 § 1 Buchst. c) CIM greift nicht ein, da keinerlei Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Beklagte zu 1) leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Rostschaden mit Wahrscheinlichkeit entstehen werde, einen offenen Wagen gewählt oder aber von der Abdeckung des Gutes vor Rückführung an die Beklagte zu 2) abgesehen hat. Insoweit wird auf die Ausführungen zum vertraglichen Schadensersatzanspruch Bezug genommen.

B. Klage gegen die Beklagte zu 2):

Auch gegenüber der Beklagten zu 2) (Spediteur) stehen der Klägerin keinerlei Ansprüche aus übergegangenem Recht der Firma S. GmbH zu, da mögliche Ansprüche in jedem Fall verjährt sind. Die zwischen den Parteien streitige Frage, ob das Vertragsverhältnis zwischen der Firma S. GmbH und der Beklagten zu 2) nach den Regelungen der CIM oder denjenigen der HGB zu beurteilen ist, bedarf in diesem Zusammenhang keiner Entscheidung.

- I. 1. Geht man mit einer verbreiteten Ansicht davon aus, dass bei einem Eisenbahntransport im Verhältnis zwischen Auftraggeber und Spediteur auch bei einer - hier vorliegenden - Fixkostenspedition die speziellen Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts keine Anwendung finden (Goltermann, EVO, Kz. 70, vor § 53 EVO Anm. 3 j, aa) u. bb), haftet die Beklagte zu 2) - nur - nach Fracht- oder Speditionsrecht (§§ 407 ff oder §§ 425 ff Handelsgesetzbuch - HGB), dessen Regelungen durch die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen - ADSp, deren Geltung die Rechtsvorgängerin der Klägerin sich unterworfen hat, abbedungen sind.
2. An dieser Geltung der ADSp ändert es nichts, wenn man mit der Klägerin annimmt, dass über § 412 HGB grundsätzlich die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts und damit der CIM anzuwenden sind. Auch in diesem Fall ist die Haftung nach Eisenbahnfrachtrecht im Verhältnis zwischen

dispositions du droit des transports ferroviaires régissant la responsabilité dans le rapport existant entre le commissionnaire de transport (Spediteur) et son mandant. En effet, les prescriptions des RU CIM ne s'appliquent obligatoirement que dans les relations entre le chemin de fer et ses partenaires contractuels directs (Goltermann, EVO, ch. 70, avant le § 53 EVO, remarque 3 j, aa), bb).

Selon le § 64 ADSp, le délai de prescription est de huit mois. Il a commencé à courir au moment où le prédécesseur juridique de la demanderesse a pris connaissance de la revendication, soit le 9 juillet 1992. Il a expiré au plus tard le 24 août 1993, compte tenu de la prolongation accordée par le défendeur ad 2) jusqu'à cette date.

3. On ne saurait suivre l'avis de la demanderesse selon lequel le délai de prescription de huit mois prévu par le § 64 ADSp ne serait pas applicable du fait que le défendeur ad 2) aurait fait preuve d'une faute lourde.

Même si l'on voulait présumer en faveur de la demanderesse que son prédécesseur juridique avait demandé au défendeur ad 2) un wagon couvert pour donner suite à l'offre que ce dernier avait présentée le 24 juin 1992, on ne saurait pour autant admettre qu'il y ait eu faute lourde lorsqu'un wagon découvert a été commandé - par erreur - auprès du défendeur 1). Il va de soi que l'on ne commet pas encore une grave erreur d'organisation lorsqu'on n'observe pas - une fois - une instruction du mandant. Il y aurait sinon lieu de considérer que toute erreur commise dans l'exécution du mandat constitue déjà une faute lourde.

Il pourrait toutefois en aller autrement si le défendeur ad 2) avait su que la marchandise en cause était particulièrement sensible aux intempéries et avait connu, de par une collaboration préalable de longue durée, la nécessité de la transporter en wagon couvert. La demanderesse n'a toutefois pas fait valoir un tel argument d'une manière suffisante. En effet, l'allégué général qu'elle a fait valoir à cet égard s'avère insuffisant par rapport aux objections faites par le défendeur ad 2). Compte tenu des relations contractuelles que le défendeur a dépeintes dans ce contexte et de la nature des activités qu'il avait développées au préalable pour l'entreprise S. S.à.r.l. - qui ne peuvent pas

dem Spediteur und seinem Auftraggeber grundsätzlich abdingbar, denn die Vorschriften der CIM gelten zwingend nur zwischen der Eisenbahn und ihren unmittelbaren Vertragspartnern (Goltermann, EVO, Kz. 70, vor § 53 EVO Anm. 3 j, aa), bb).

Gemäß § 64 ADSp beträgt die Verjährungsfrist acht Monate. Sie begann mit der Kenntnis der Rechtsvorgängerin der Klägerin von dem Anspruch, also am 9. Juli 1992, und war - aufgrund der Verlängerung seitens der Beklagten zu 2) bis zum 24. August 1993 - spätestens an diesem Tage abgelaufen.

3. Der Auffassung der Klägerin, die achtmonatige Verjährungsfrist des § 64 ADSp finde keine Anwendung, weil der Beklagten zu 2) der Vorwurf grober Fahrlässigkeit zu machen sei, kann nicht gefolgt werden.

Auch wenn man zugunsten der Klägerin davon ausgeht, dass ihre Rechtsvorgängerin bei der Beklagten zu 2) gemäß dem von dieser erteilten Angebot vom 24. Juni 1992 einen gedeckten Wagen angefordert hat, liegt in der - fehlerhaften - Bestellung eines offenen Waggons bei der Beklagten zu 1) noch keine grobe Fahrlässigkeit. Erst recht offenbart sich in einer solchen - einmaligen - Nichtbeachtung einer Anweisung des Auftraggebers noch kein grober Organisationsmangel. Anderenfalls müsste jeder Fehler bei der Auftragsdurchführung bereits als grobfahrlässig gewertet werden.

Etwas anderes könnte allerdings dann gelten, wenn der Beklagten zu 2) aus länger dauernder, vorheriger Zusammenarbeit eine besondere Empfindlichkeit des Gutes gegen Witterungseinflüsse und die Notwendigkeit des Einsatzes eines gedeckten Wagens bekannt gewesen wäre. Dies hat die Klägerin aber nicht hinreichend dargelegt. Ihre diesbezügliche pauschale Behauptung reicht angesichts des - gegenteiligen - Vorbringens der Beklagten zu 2) nicht aus. Angesichts der dort von ihr geschilderten Vertragsbeziehungen und der Art ihrer vorherigen Tätigkeit für die Firma S. GmbH - die keinen Schluss auf ein solches Wissen zulassen - hätte es der Klägerin obliegen, nunmehr

permettre de conclure aux connaissances évoquées plus haut - il incombait à la demanderesse de communiquer en détail quand et lors de quel mandat le défendeur ad 2) avait eu connaissance de la sensibilité de la marchandise et le nombre des mandats de cette nature qu'il avait remplis auparavant. Or, aucun détail n'a été fourni à cet égard.

Le défendeur ad 2) a déjà relevé ce manque d'argumentation dans son mémoire de réponse à l'appel. Il a de nouveau nié l'existence d'une étroite et longue collaboration tout en relevant que la demanderesse n'avait pas rétorqué par des arguments suffisants à son allégué selon lequel les mandats obtenus auparavant ne lui auraient pas permis d'acquérir des connaissances spécifiques.

- II. Le délai de prescription de huit mois prévu par le § 64 ADSp est également applicable conformément au § 63 ADSp, en cas d'action en matière délictuelle (Koller, Transportrecht, § 64 ADSp, marg. 1).
- III. Enfin, le défendeur ad 2) - contrairement à l'opinion émise par la demanderesse - n'agit pas d'une manière dolosive en invoquant l'exception de prescription. La demanderesse n'a nullement fait valoir des indices laissant entrevoir que le défendeur ad 2), après son rejet des droits à dommages et intérêts le 4 février 1993, aurait accepté de s'engager ultérieurement dans des négociations ou aurait donné l'impression que les droits seraient satisfaits ou ne seraient combattus qu'au moyen d'objections quant au fond.

La demanderesse ne prétend pas qu'elle a pris contact avec l'assurance du défendeur avant l'expiration du délai de prescription et qu'elle aurait engagé des négociations avec celle-ci. La lettre de l'assurance du 28 septembre 1993, sur laquelle la demanderesse se fonde dans les motifs de son appel, ne donne aucune indication sur la question de savoir si et à quel moment des négociations ont été menées ni sur la nature de celles-ci.

[Décisions accessoires]

(Extrait du : Transportrecht, Hambourg, n° 7-8/1997, p. 284-287)

im einzelnen mitzuteilen, wann und bei welchem Auftrag der Beklagten zu 2) Kenntnis über die Empfindlichkeit des Gutes zuteil wurde und wieviele Aufträge der in Rede stehenden Art vorher bereits über sie abgewickelt worden sind. Dazu fehlt es an jeglichen Einzelheiten.

Diese mangelnde Darlegung hat bereits die Beklagte zu 2) in der Berufungserwiderung angesprochen. Sie hat erneut eine enge und langjährige Zusammenarbeit abgestritten und darauf hingewiesen, dass die Klägerin ihrem - der Beklagten zu 2) - Vortrag zu den vorherigen Aufträgen, aus denen sich keine diesbezügliche Kenntnis ergab, nicht substantiiert entgegengetreten sei.

- II. Auch für einen deliktischen Anspruch gilt über § 63 ADSp die achtmonatige Verjährungsfrist des § 64 ADSp (Koller, Transportrecht, § 64 ADSp Rn. 1).
- III. Schließlich handelt die Beklagte zu 2) - entgegen der Auffassung der Klägerin - mit der Erhebung der Einrede der Verjährung auch nicht arglistig. Die Klägerin hat keinerlei Anhaltspunkte dafür vorgetragen, dass die Beklagte zu 2) nach ihrer Ablehnung von Schadenersatzansprüchen am 4. Februar 1993 sich ihr gegenüber noch auf weitere Verhandlungen eingelassen oder den Eindruck erweckt hat, die Ansprüche würden befriedigt oder nur mit sachlichen Einwänden bekämpft.

Ob die Klägerin noch vor Ablauf der Verjährungsfrist Kontakt mit der Versicherung der Beklagten aufgenommen hat und mit dieser Verhandlungen stattgefunden haben, trägt sie selbst nicht vor. Das Schreiben der Versicherung vom 28. September 1993, auf das sie sich in der Berufungsbegründung beruft, gibt keinerlei Aufschluss darüber, ob und wann welche Verhandlungen zuvor geführt worden sind.

[Nebenentscheidungen]

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/1997, S. 284-287)

Bibliographie

Allégret Marc, *Transports internationaux ferroviaires*, Juris-Classeur commercial, fascicule 686, 1/2000

Le fascicule paru au début de l'année complète le nouveau commentaire des Règles uniformes CIM, commencé avec les fascicules 682 et 683 (v. Bulletin 1/1999, p. 38) et poursuivi dans les fascicules 684 et 685 (v. Bulletin 4/1999, p. 256 et 6/1999, p. 516/517). Ce fascicule a trait aux Titres V à VII, c'est-à-dire aux articles 52 à 66 CIM.

Comme dans les fascicules précédents, le commentaire proprement dit est précédé non seulement d'une table des matières et d'un index détaillés, mais aussi d'un résumé des points-clés du domaine respectif, l'attention étant attirée sur les différences par rapport au droit national français. A la fin du commentaire de chaque disposition, la réglementation en vigueur est brièvement comparée à la nouvelle version de la COTIF. Etant donné que les modifications dans les trois derniers titres des RU CIM sont, dans la plupart des cas, de nature rédactionnelle, ce n'est qu'au niveau du commentaire de l'article 56 qu'une différence, à savoir l'extension des possibilités de choix en ce qui concerne le for, est mentionnée.

L'auteur s'appuie, dans son interprétation de l'article 52, sur l'importante jurisprudence internationale, qui a fait l'objet de maintes publications - également dans ce Bulletin - au cours des décennies et dans laquelle le procès-verbal de constatation joue un rôle important. Il résume les conséquences qu'entraînent le manquement du chemin de fer à établir un procès-verbal de constatation ainsi que l'établissement d'un procès-verbal de constatation entaché de vices ou incomplet. Outre les conséquences matérielles qui découlent directement des dispositions des RU CIM (art. 28, § 5 - droit du destinataire de refuser l'acceptation de la marchandise, art. 57, § 2, lettre a) - l'acceptation de la marchandise n'éteint pas l'action), sont mentionnées les conséquences en ce qui concerne la situation de l'ayant droit sur le plan probatoire: lorsque le procès-verbal de constatation fait défaut en raison d'une omission du chemin de fer, les tribunaux considèrent d'emblée que les conclusions de l'ayant droit sont suffisantes, dans la mesure où le chemin de fer n'apporte pas la preuve du contraire. L'omission du chemin de fer ne doit pas aggraver la situation de l'ayant droit sur le plan probatoire. Un procès-verbal de constatation entaché de vices ne saurait pas davantage libérer le chemin de fer de sa responsabilité. Les conséquences des vices d'un procès-verbal sont, par conséquent, supportées par le chemin de fer.

L'attention est attirée sur le fait qu'il n'est question, à l'article 52, § 2, que d'une expertise établie sur demande de l'ayant droit; or, cela n'exclut pas que le chemin de fer puisse également provoquer une telle expertise.

Bücherschau

Allégret, Marc, *Transports internationaux ferroviaires*, Juris-Classeur commercial, Heft 686, 1/2000

Das Anfang des Jahres erschienene Heft vervollständigt die neue Kommentierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, die mit den Heften 682 und 683 begonnen (s. Zeitschrift 1/1999, S. 38) und in den Heften 684 und 685 ihre Fortsetzung gefunden hat (s. Zeitschrift 4/1999, S. 256 und 6/1999, S. 516/517). Dieses Heft bezieht sich auf Titel V bis VII, das heißt Artikel 52 bis 66 CIM.

Wie in den vorangehenden Heften ist der eigentlichen Kommentierung nicht nur ein detailliertes Inhaltsverzeichnis und ein Sachregister, sondern auch eine Zusammenfassung der wichtigsten Grundsätze des jeweiligen Bereichs vorangestellt. Dabei wird auf die Unterschiede zum französischen Landesrecht hingewiesen. Am Schluss der Kommentierung jeder einzelnen Bestimmung wird die geltende Regelung mit der Neufassung des COTIF kurz verglichen. Da die Änderungen in den letzten drei Titeln der ER CIM überwiegend redaktioneller Natur sind, wird nur bei der Kommentierung des Artikels 56 auf einen Unterschied hingewiesen, nämlich auf die Erweiterung der Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des Gerichtsstandes.

Bei seiner Auslegung des Artikels 52 stützt sich der Autor auf die umfassende internationale Rechtsprechung, die im Laufe der Jahrzehnte verschiedentlich - auch in dieser Zeitschrift - veröffentlicht wurde, in der die Tatbestandsaufnahme eine wichtige Rolle spielt. Er fasst die Folgen zusammen, die die Unterlassung der Eisenbahn, eine Tatbestandsaufnahme zu erstellen, sowie die Erstellung einer mangelhaften oder unvollständigen Tatbestandsaufnahme nach sich ziehen. Neben den materiellen Folgen, die sich direkt aus den Bestimmungen der ER CIM ergeben (Art. 28 § 5 - das Recht des Empfängers, die Annahme des Gutes zu verweigern, Art. 57 § 2 Buchst. a) - Erlöschen der Ansprüche tritt mit der Annahme des Gutes nicht ein), werden die Folgen hinsichtlich der Beweislage des Berechtigten im gerichtlichen Verfahren erwähnt: Fehlt die Tatbestandsaufnahme infolge einer Unterlassung der Eisenbahn, wird das Vorbringen des Berechtigten von den Gerichten ohne weiteres als ausreichend angesehen, sofern die Eisenbahn nicht das Gegenteil beweist. Die Unterlassung der Eisenbahn darf nicht zu einer Erschwerung der Beweislage des Berechtigten führen. Eine mangelhafte Tatbestandsaufnahme kann auch nicht als Grundlage für eine Befreiung der Eisenbahn von ihrer Haftung dienen. Die Folgen einer mangelhaften Tatbestandsaufnahme gehen also zu Lasten der Eisenbahn.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Artikel 52 § 2 nur von einem auf Verlangen des Berechtigten erstellten Sachverständigengutachten die Rede ist; damit ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass die Eisenbahn ein solches Gutachten ebenfalls veranlassen kann.

Les tribunaux français se sont à plusieurs reprises penchés sur la question des conséquences judiciaires lorsque l'ayant droit ne demande pas une expertise. Cela équivaut-il à une reconnaissance du procès-verbal de constatation - notamment lorsque l'ayant droit a signé ce dernier sans réserve - ou conserve-t-il le droit de contester les constatations du procès-verbal au cours d'une procédure judiciaire ultérieure ? L'auteur reste neutre et cite plusieurs arrêts en faveur de chacune des deux thèses. Il souligne toutefois, en guise d'introduction, que l'article 52, § 2 accorde une faculté à l'ayant droit, mais n'impose pas d'obligation. Il convient d'ajouter qu'il est d'autant moins possible qu'une sanction puisse s'ensuivre. Cela tend en tout cas en faveur de la seconde thèse, selon laquelle l'ayant droit peut, au cours d'une procédure ultérieure, opposer d'autres preuves aux constatations du procès-verbal.

Le commentaire de l'article 53 souligne d'une part la nature facultative de la réclamation et il précise d'autre part que seule une réclamation présentée en bonne et due forme et répondant aux exigences de l'article 53 peut entraîner une suspension de la prescription. Cela est confirmé par plusieurs arrêts (v. également la jurisprudence publiée dans le Bulletin 6/1999, p. 510).

Le droit d'action exclusif et alternatif de l'expéditeur et du destinataire en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison (art. 54, § 3) est commenté en détail. L'auteur se penche toutefois également sur d'autres cas, dans lesquels d'autres motifs d'action entrent en ligne de compte. Les explications de l'auteur en ce qui concerne une action en raison de la perte des pièces jointes à la lettre de voiture par le chemin de fer sont intéressantes. Il s'agit en l'occurrence de déterminer notamment si le terme "autres actions" englobe également une telle action et que par conséquent l'article 54, § 3 est également applicable à de tels cas ou si éventuellement (c'est-à-dire dans des cas précis, en fonction de la nature du dommage) le droit national est applicable en vertu de l'article 10.

La réglementation prévue à l'article 55 (Chemins de fer qui peuvent être actionnés), qui est lié à la responsabilité solidaire des chemins de fer et qui, dans la pratique, ne pose guère de problèmes d'interprétation, est brièvement présentée. Différentes questions ayant trait au droit d'option de l'ayant droit sont présentées à partir d'exemples tirés de la jurisprudence.

Le commentaire de l'article 56 (Compétence) souligne le caractère de *lex specialis* de cet article par rapport aux conventions bilatérales et multilatérales qui règlent la compétence judiciaire en général (comme p. ex. la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 relative à la compétence judiciaire et l'exécution de décisions en matière civile ou commerciale). Dans les cas où des tribunaux français sont compétents en vertu de l'article 56 CIM, il est précisé quel tribunal est compétent selon le droit national français.

Französische Gerichte befassten sich wiederholt mit der Frage, welche Rechtsfolgen es hat, wenn der Berechtigte die Bestellung eines Sachverständigen nicht verlangt. Gleich dies einer Anerkennung der Tatbestandsaufnahme - insbesondere, wenn der Berechtigte diese vorbehaltlos unterzeichnet hat - oder behält er das Recht, die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme in einem späteren gerichtlichen Verfahren in Frage zu stellen? Der Autor bleibt neutral und zitiert jeweils mehrere Urteile zu Gunsten jeder der beiden Auffassungen. Gleichwohl betont er einleitend, dass Artikel 52 § 2 dem Berechtigten nur eine Möglichkeit einräumt; es wird hier keine Pflicht auferlegt. Es darf hinzugefügt werden, dass um so weniger eine Sanktion daraus hergeleitet werden kann. Dies spricht jedenfalls zu Gunsten der zweiten Auffassung, wonach der Berechtigte den Feststellungen der Tatbestandsaufnahme in einem späteren gerichtlichen Verfahren andere Beweise entgegensetzen kann.

Bei der Kommentierung des Artikels 53 wird einerseits die fakultative Natur der Reklamation hervorgehoben; andererseits wird präzisiert, dass nur eine ordnungsgemäße Reklamation, die den Anforderungen des Artikels 53 genügt, eine Hemmung der Verjährung herbeiführen kann. Dies wird durch mehrere Urteile bestätigt (s. auch die in der Zeitschrift 6/1999, S. 510 veröffentlichte Rechtsprechung).

Ausführlich kommentiert ist das ausschließliche und alternative Klagerecht des Absenders und des Empfängers bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist (Art. 54 § 3). Es wird jedoch auch auf weitere Fälle eingegangen, in denen andere Klagegründe in Betracht kommen. Von Interesse sind die Ausführungen des Autors betreffend eine Klage wegen Verlustes der Begleitpapiere durch die Eisenbahn, vornehmlich die Frage, ob eine solche restlos unter den Begriff "sonstige Ansprüche" subsumiert werden könne und daher Artikel 54 § 3 auch in solchen Fällen anzuwenden sei oder ob unter Umständen (d.h. in bestimmten Fällen, je nach der Art des Schadens) auf Grund des Artikels 10 Landesrecht zur Anwendung komme.

Die in Artikel 55 enthaltene Regelung (Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können), die mit der Solidarhaftung der Eisenbahnen zusammenhängt und die in der Praxis kaum Auslegungsprobleme birgt, wird kurz dargestellt. An Hand einiger Beispiele aus der Rechtsprechung werden verschiedene Fragen betreffend das Wahlrecht des Berechtigten erörtert.

Bei der Kommentierung des Artikels 56 (Zuständigkeit) wird sein Charakter als *lex specialis* gegenüber bilateralen und multilateralen Übereinkommen, die die gerichtliche Zuständigkeit im Allgemeinen regeln (wie z.B. Brüsseler Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelsachen vom 27. September 1968), hervorgehoben. Für den Fall, dass auf Grund des Artikels 56 CIM französische Gerichte zuständig sind, wird präzisiert, welches Gericht gemäß dem französischen Landesrecht

Etant donné que l'acceptation sans réserve de la marchandise par l'ayant droit entraîne une conséquence importante, à savoir l'extinction de l'action à l'encontre du chemin de fer conformément à l'article 57, le terme "acceptation" doit être défini le plus précisément possible. Se référant à une doctrine et une jurisprudence antérieure - mais toujours décisive -, l'auteur souligne que l'acceptation doit être considérée comme une action "à deux faces", dans laquelle sont impliqués le destinataire et le chemin de fer. Il attire l'attention, dans ce contexte, sur la relation avec le terme "livraison".

La disposition de l'article 58 concernant la prescription et, en particulier, les questions qui ont été soulevées à l'occasion de différents litiges, sont expliquées en détail, comme p. ex. la question de savoir à quelles actions a trait la disposition de l'article 58 et devant quels tribunaux, respectivement à quel stade de la procédure, la prescription peut être soulevée. Une attention particulière est consacrée à la question de la suspension et de l'interruption de la prescription, les lois françaises applicables selon l'article 58, § 5 étant mentionnées.

Il est clair que les dispositions du Titre VI (Relations des chemins de fer entre eux), qui ne concernent pas la clientèle des chemins de fer, ne méritent pas d'être commentées en détail; ce d'autant plus que les dispositions des RU CIM permettent aux chemins de fer de conclure des accords dérogatoires. Pour cette raison, l'auteur se contente de présenter de manière succincte les principes de cette réglementation.

Le commentaire actualisé des RU CIM achevé avec le présent fascicule qui, grâce à de nombreux exemples tirés de la jurisprudence, est présenté de manière intéressante et compréhensible. Il est élaboré avec le plus grand soin et constitue un outil de travail précieux et indispensable pour tous les juristes qui traitent des questions relatives au droit de transport international.

Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Commentaire de Munich du Code de commerce), tome 7a, *Aktualisierungsband zum Transportrecht* (tome de mise à jour du droit de transport), Editions C.H. Beck/Editions Franz Vahlen, Munich, 2000, XI, 329 pages. Reliure en toile, DM 97.-, ISBN 3-406-45680-4

Les Editions C.H. Beck consacrent une attention particulière au droit de transport. Peu après la nouvelle édition du commentaire de Koller relatif au droit de transport (Bulletin 1/2000, p. 85 ss.) est paru, en février 2000, le tome de mise à jour du tome 7, droit de transport, du Commentaire de Mu-

zuständig ist.

Da eine vorbehaltlose Annahme des Gutes durch den Berechtigten eine schwerwiegende Folge nach sich zieht, nämlich Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn gemäß Artikel 57, muss der Begriff "Annahme" möglichst genau definiert werden. Unter Bezugnahme auf ältere - nach wie vor maßgebliche - Literatur sowie Rechtsprechung betont der Autor, dass die Annahme als eine zweiseitige Handlung anzusehen ist, an der der Empfänger und die Eisenbahn beteiligt sind. Er weist insoweit auf den Zusammenhang mit dem Begriff "Ablieferung" hin.

Die in Artikel 58 enthaltene Regelung betreffend die Verjährung und insbesondere diejenigen Fragen, die im Zusammenhang mit verschiedenen Streitfällen aufgeworfen wurden, werden eingehend erörtert, z.B. die Frage, auf welche Ansprüche sich die Regelung des Artikels 58 bezieht und vor welchen Gerichten bzw. in welchem Prozessstadium der Einwand der Verjährung geltend gemacht werden kann. Anschließend wird ein besonderes Augenmerk der Hemmung und der Unterbrechung der Verjährung gewidmet, wobei auch die einschlägigen französischen Gesetze, welche gemäß Artikel 58 § 5 zur Anwendung kommen, erwähnt werden/ sind.

Es ist einleuchtend, dass die Bestimmungen des Titels VI (Beziehungen der Eisenbahnen untereinander), die die Kundschaft der Eisenbahnen nicht betreffen, einer weniger ausführlichen Kommentierung bedürfen; dies um so mehr, als die in den ER CIM getroffenen Regelungen abweichende Vereinbarungen der Eisenbahnen zulassen. Deshalb beschränkt sich der Autor darauf, die Grundsätze der Regelung kurz und bündig darzustellen.

Die mit dem vorliegenden Heft abgeschlossene aktualisierte Kommentierung der ER CIM, die dank zahlreichen Beispielen aus der Rechtsprechung in interessanter und verständlicher Weise abgefasst ist, ist mit größter Sorgfalt bearbeitet. Sie stellt ein wertvolles, unentbehrliches Arbeitsmittel für Juristen dar, die sich mit dem internationalen Transportrecht befassen.

Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7a, *Aktualisierungsband zum Transportrecht*, Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, München, 2000, XI, 329 Seiten. In Leinen DM 97.-, ISBN 3-406-45680-4

Der Verlag C. H. Beck widmet dem Transportrecht ganz besondere Aufmerksamkeit. Kurz nach der Neuherausgabe des Kommentars von Koller zum Transportrecht (Zeitschrift 1/2000, S. 85 ff) erschien im Februar 2000 der Aktualisierungsband zum Band 7, Transportrecht, des

nich. Le tome de mise à jour, devenu nécessaire en raison de la loi allemande du 1er juillet 1998 portant réforme du droit de transport, reprend les principes de la nouvelle loi et indique dans quels domaines le commentaire du tome 7 reste utilisable. L'utilisateur pourra ainsi continuer à consulter avec profit le tome 7 du Commentaire de Munich du Code de commerce qui gardera durant des années encore son importance, en particulier en ce qui concerne les "anciens cas", mais aussi en ce qui concerne le droit de transport international. A cette occasion, il convient de remarquer que la parution du tome 5, affaires commerciales (droit relatif aux opérations de paiements) est prévue pour l'été 2000, et celle du tome 4, livres de commerce, est prévue pour l'automne 2000, alors que la date de parution du tome 2, entreprises de commerce et associations commerciales en participation et du tome 6, affaires commerciales (vente commerciale) n'est toujours pas connue.

Contrairement au commentaire de Koller, le tome de mise à jour du Commentaire de Munich renonce à une explication détaillée de toutes les questions en suspens soulevées par le nouveau droit. Son but consiste à exposer aux praticiens les principaux problèmes au moyen d'une analyse des textes législatifs. L'adaptation du nouveau droit de transport allemand à la CMR permet de renvoyer, en ce qui concerne de nombreuses questions individuelles, au commentaire de la CMR paru dans l'ouvrage de base, ce dont le Commentaire fait usage.

Etant donné que les conventions internationales ne sont pas touchées par la nouvelle loi allemande, le tome de mise à jour ne les traite pas en détail; celles-ci sont traitées dans le commentaire de l'ouvrage de base. La Convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien, qui n'est pas encore entrée en vigueur, est néanmoins publiée dans le tome de mise à jour, sans toutefois être commentée. L'élément central de cette mise à jour réside dans le droit des transports nationaux de marchandises, qui s'étend désormais aux transports postaux, ainsi que dans le droit relatif à la commission de transport et dans le droit d'entreposage. La doctrine et la jurisprudence des dernières années ont été intégrées dans ce tome.

Du fait que certaines réglementations de la loi portant réforme du droit de transport, en particulier les dispositions relatives au transport multimodal des marchandises, ont également une conséquence pour le transport sur des parcours maritimes, un chapitre donnant une vue d'ensemble sur le droit de transport maritime figure également dans ce tome.

Les auteurs du tome de mise à jour sont réputés, dans les pays germanophones mais aussi bien au-delà, être des experts particulièrement chevronnés dans leur domaine juridique, ce qui confère à ce tome de mise à jour une qualité particulière, le Professeur Basedow figurant en tant que rédacteur principal. Un nouvel index facilite l'utilisation de ce tome. Il a été possible de renoncer à une liste des

Münchener

Kommentars. Der durch das deutsche Transportrechtsreformgesetz vom 1. Juli 1998 notwendig gewordene Aktualisierungsband arbeitet die Grundsätze der Neuregelung heraus und zeigt auf, in welchen Bereichen die Kommentierung von Band 7 weiterzuverwenden ist. Damit kann der Benutzer den Band 7 des Münchener Kommentars zum Handelsgesetzbuch, der insbesondere für „Altfälle“ und darüber hinaus natürlich auch für das internationale Beförderungsrecht noch über Jahre hinaus seine Bedeutung erhalten wird, weiter gewinnbringend nutzen. Am Rande sei angemerkt, dass Band 5, Handelsgeschäfte (Recht des Zahlungsverkehrs), im Sommer 2000 und der Band 4, Handelsbücher, im Herbst 2000 erscheinen sollen, während der Zeitpunkt für Band 2, Handelsgesellschaften und stille Gesellschaft, und für Band 6, Handelsgeschäfte (Handelskauf), noch immer nicht feststeht.

Im Gegensatz zum Kommentar von Koller verzichtet der Aktualisierungsband zum Münchener Kommentar auf eine umfassende Erörterung sämtlicher offener Fragen, die das neue Recht aufwirft. Sein Zweck geht dahin, der Praxis für die wichtigeren Probleme unter Auswertung der Gesetzgebungsmaterialien eine Orientierung zu geben. Die Anlehnung des neuen deutschen Transportrechts an die CMR bringt es mit sich, dass hinsichtlich vieler Einzelfragen auf die Kommentierung der CMR im Grundwerk verwiesen werden kann, wovon der Kommentar auch entsprechend Gebrauch macht.

Da die internationalen Übereinkommen von dem neuen deutschen Gesetz nicht berührt werden, geht der Aktualisierungsband auf sie nicht weiter ein; insoweit bleibt es bei der Kommentierung im Grundwerk. Das noch nicht in Kraft getretene Montrealer Übereinkommen 1999 zum Lufttransport wird allerdings im Aktualisierungsband abgedruckt, wiewohl nicht näher erläutert. Der Schwerpunkt der Aktualisierung liegt im Recht der innerstaatlichen Gütertransporte, das sich nunmehr auch auf die Postbeförderung erstreckt, sowie im Speditions- und Lagerrecht. Eingearbeitet sind die Literatur und Rechtsprechung der letzten Jahre.

Da sich einzelne Regelungen des Transportrechtsreformgesetzes, vor allem die Vorschriften zu multimodalem Gütertransport, auch auf die Beförderung über Seestrecken auswirken, ist im Aktualisierungsband ein eigenes Überblickskapitel zum Seetransportrecht aufgenommen worden.

Die Bearbeiter des Aktualisierungsbandes sind im deutschen Sprachraum, aber auch weiter darüber hinaus als besonders qualifizierte Fachleute ihres Rechtsgebietes anerkannt. Dementsprechend sorgfältig ist der Aktualisierungsband auch bearbeitet, wobei Prof. Basedow als Gesamteditor zeichnet. Ein neues Sachverzeichnis erleichtert die Benützung des Aktualisierungsbandes, während auf ein

abréviations, étant donné que les abréviations utilisées par les Editions Beck /

Editions Franz Vahlen sont uniformisées et se trouvent dans l'ouvrage de base.

L'ouvrage de base et le tome de mise à jour contiennent de nombreux renseignements sur les questions juridiques ayant trait au transport des marchandises et constituent donc une source d'information précieuse dont devraient disposer tous les théoriciens et praticiens du droit de transport.

Abkürzungsverzeichnis verzichtet werden konnte, da die vom Verlag Beck /

Verlag Franz Vahlen verwendeten Abkürzungen vereinheitlicht sind und sich im Grundband finden.

Theoretiker und Praktiker des Transportrechtes verfügen mit dem Grundwerk und dem Aktualisierungsband über eine Informationsquelle, die umfassend Auskunft über die vertragsrechtlichen Fragen des Gütertransports ermöglicht.

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° 2837/2000, p. 159-161 - Chargement/arrimage. Les risques; p. 164/165 - Perte de colis. Quelle responsabilité ? (M. Tilche)

Idem, n°2838/2000, p. 175/176 - Transposition de la CMR. Adapter sans copier (M. Tilche, P. Brunat); p. 189 - 10 questions sur l'indemnisation des dommages

Idem, n° 2842/2000, p. 271 - Nombre de colis. Le transporteur doit-il vérifier ? (M. Tilche)

Idem, n° 2843/2000, p. 285/286 - Commission /transport. Où est la différence ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 32/2000, S. 7 - Eine schwere Geburt: Änderung der Reederhaftung in den USA. Cogsä-Korsett bekommt Löcher (F. Bauer)

Idem, Nr. 37/2000, S. 7/8 - Bei Sorgfaltspflichten sind Richter pingelig. Lkw-Diebstähle - vom unabwendbaren Ereignis bis zur groben Fahrlässigkeit (E. Boecker)

Fiata Review, Zurich, No. 31/2000, p. 8/9 - Are you within the Law on Dangerous Goods?

Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Wien, Nr. 3-4/2000, S. 21-39 - Entwicklungstendenzen im Eisenbahnrecht (W. Catharin)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 1/2000, S. 20-23 - Verjährung von Ansprüchen des Frachtführers und Spediteurs aus Altverträgen (R. Herber)

Idem, Nr. 2/2000, S. 72-74 - Meilenstein-Entscheidungen des U.S. Supreme Court zum Warschauer Abkommen (R. Schmid)

Idem, Nr. 3/2000, S. 106-109 - Ausführender Frachtführer im Sinne des § 437 HGB (M. Zapp)

Uniform Law Review / Revue de droit uniforme, Rome, No. 4/1999, p. 4/1999, p. 835-861 - Liability in international carriage by air : the new Montreal Convention (M. Milde)