



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**4/2000**

108<sup>e</sup> Année • Juillet - Août  
108. Jahrgang • Juli - August

## Sommaire

### Communications de l'Office central

**Adhésion au Protocole 1999**, Monaco, p. 287  
**Ratification du Protocole 1999**, Tunisie, p. 288  
**Liste des lignes CIV**, p. 288  
**Liste des lignes CIM**, p. 288  
**Version russe du Protocole 1999**, p. 289

### Révision de la COTIF

#### COTIF Revision

**RID**  
Texts adopted, p. 290

**UR CUV**  
Texts adopted, p. 291

**UR CUI**  
Texts adopted, p. 293

**UR APTU**  
Texts adopted, p. 299

**UR ATMF**  
Texts adopted, p. 302

### Marchandises dangereuses

**Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)** - Genève, 16-19.5.2000 - p. 308

**Groupe permanent RID de l'UIC** - Turin, 14/15.6.2000 - p. 313

**Commission d'experts du RID**  
37<sup>ème</sup> session - Nuremberg, 26-30.6.2000 - p. 313

**Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)** - Genève, 3-14.7.2000 - p. 326

**Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR** - Francfort, 17/18.8.2000 - p. 326

**Réunion commune du Groupe d'experts de l'Accord relatif aux marchandises RID et du Groupe permanent RID de l'UIC** - Berne, 22-24.8.2000 - p. 326

**Accords particuliers multilatéraux du RID**  
- Accord particulier multilatéral RID 4/2000, p. 326

## Inhaltsverzeichnis

### Mitteilungen des Zentralamtes

**Beitritt zum Protokoll 1999**, Monaco, S. 287  
**Ratifizierung des Protokolls 1999**, Tunesien, S. 288  
**Liste der linien CIV**, S. 288  
**Liste der Linien CIM**, S. 288  
**Russische Fassung des Protokolls 1999**, S. 289

### Revision des COTIF

#### COTIF Revision

**RID**  
Texts adopted, S. 290

**UR CUV**  
Texts adopted, S. 291

**UR CUI**  
Texts adopted, S. 293

**UR APTU**  
Texts adopted, p. 299

**UR ATMF**  
Texts adopted, S. 302

### Gefährliche Güter

**Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)** - Genf, 16.-19.5.2000 - S. 308

**Ständige RID-Gruppe der UIC** - Turin, 14./15.6.2000 - S. 313

**RID-Fachausschuss**  
37. Tagung - Nürnberg, 26.-30.6.2000 - S. 313

**Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)** - Genf, 3.-14.7.2000 - S. 326

**Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR** Frankfurt, 17./18.8.2000 - S. 326

**Gemeinsame Sitzung der Expertengruppe des RID-Güter-Übereinkommen und der ständigen RID-Gruppe der UIC** - Bern, 22.-24.8.2000 - S. 326

**Multilaterale Sondervereinbarungen RID**  
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/2000, S. 326

## Jurisprudence

Hof van Beroep te Anwerpen (4ème chambre) - Arrêt du 22.12.1997 - Paiement des frais (CIM), p. 328

## Informations diverses

Professeur Dr iur Johann Georg Helm , p. 329

## Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, 2ème édition, commentaire poursuivi par **Rita Bidinger**, livraisons 3/99, état décembre 1999 et 1/00, état mai 2000, p. 330

**Fremuth Fritz et Thume Karl-Heinz** (éditeurs), Kommentar zum Transportrecht (Commentaire sur le droit de transport), p. 331

**Hopt Klaus J.**, Handelsgesetzbuch : GmbH und Co, Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht) (Code de commerce : S.A.R.L. et Cie, clauses de commerce, droit bancaire et droit boursier, droit de transport (sans droit maritime)), p. 333

**Hopt Klaus J.** (Editeur), Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschaft-, Bank- und Transportrecht ( Modèles de contrats et de formulaires relatifs au droit commercial, au droit des sociétés, au droit bancaire et au droit de transport), p. 334

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 336

## Rechtsprechung

Hof van Beroep te Anwerpen (4. Kammer) - Urteil vom 22.12.1997 -Zahlung der Kosten (CIM), S. 328

## Sonstige Informationen

Professor Dr. iur. Johann Georg Helm, S. 329

## Bücherschau

**Bidinger, Helmuth**, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2. Auflage, völlig, fortgeführt von **Rita Bidinger**, Lieferung 3/99, Stand Dezember 1999, und 1/00, Stand Mai 2000, S. 330

**Fremuth, Fritz und Thume, Karl-Heinz** (Hrsg.), Kommentar zum Transportrecht, S. 331

**Hopt, Klaus J.**, Handelsgesetzbuch: GmbH und Co, Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), S. 333

**Hopt, Klaus J.** (Hrsg.), Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschaft-, Bank- und Transportrecht, S. 334

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 336

**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**

**Mitteilungen des Zentralamtes**

### **Adhésion au Protocole 1999**

Monaco

En application de l'article 3, § 3 du Protocole 1999, Monaco, qui n'avait pas signé ce Protocole au cours du délai prévu, a adhéré à ce Protocole en déposant un instrument d'adhésion. Cet instrument d'adhésion a été déposé auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup> le 11 juillet 2000.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980).

### **Beitritt zum Protokoll 1999**

Monaco

In Anwendung des Artikels 3 § 3 des Protokolls 1999 ist Monaco, das dieses Protokoll während der dafür vorgesehenen Frist nicht unterzeichnet hat, diesem Protokoll durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beigetreten. Die Beitrittsurkunde wurde am 11. Juli 2000 beim vorläufigen Depositar<sup>1</sup> hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980).

<sup>1</sup>

Conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), l'OTIF assume en tant que Dépositaire provisoire, depuis le 3 juin 1999 et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce Protocole, les fonctions du Gouvernement dépositaire, telles qu'elles sont prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980.

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

## Ratification du Protocole 1999

Tunisie

En application de l'article 20, § 1 de la COTIF et de l'article 3, § 2 du Protocole 1999, la Tunisie a déposé auprès du Dépositaire provisoire<sup>2</sup> son instrument de ratification le 31 août 2000.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980).

## Ratifizierung des Protokolls 1999

Tunesien

In Anwendung des Artikels 20 § 1 COTIF und des Artikels 3 § 2 des Protokolls 1999 hat Tunesien am 31. August 2000 beim vorläufigen Depositar<sup>2</sup> seine Ratifikationsurkunde hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980).

### Listes des lignes CIV

(Edition du 1<sup>er</sup> mai 1985)

#### Lettre circulaire de l'Office central no 46 du 1<sup>er</sup> juillet 2000

*Chapitres "Bulgarie", "Danemark", "Espagne", "Finlande", "Hongrie", "Norvège", "Portugal", "Slovaquie" et "Suède"*

Suite à la circulaire A 60-01/503.99/A 70-01/502.99 du 15 décembre 1999 concernant la mise à jour de la liste des lignes CIV, ces chapitres ont été réédités.

### Liste der Linien CIV

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

#### Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 46 vom 1. Juli 2000

*Abschnitte "Bulgarien", "Dänemark", "Spanien", "Finnland", "Ungarn", "Norwegen", "Portugal", "Slowakei" und "Schweden"*

Gemäß Rundschreiben A 60-01/503.99/A 70-01/502.99 vom 15. Dezember 1999 betreffend die Aktualisierung der Liste der Linien CIV wurden diese Abschnitte neu herausgegeben.

### Liste des lignes CIM

(Edition du 1<sup>er</sup> mai 1985)

#### Lettre circulaire de l'Office central no 62 du 1<sup>er</sup> juillet 2000

*Chapitres "Autriche", "Bulgarie", "Espagne", "Hongrie", "Norvège", "Pays-Bas", "Portugal", "Slovaquie" et "Suède"*

Suite à la circulaire A 60-01/503.99/A 70-01/502.99 du 15 décembre 1999 concernant la mise à jour de la liste des lignes CIM, ces chapitres ont été réédités.

### Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

#### Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 62 vom 1. Juli 2000

*Abschnitte "Österreich", "Bulgarien", "Spanien", "Ungarn", "Norwegen", "Niederlande", "Portugal", "Slowakei" und "Schweden"*

Gemäß Rundschreiben A 60-01/503.99/A 70-01/502.99 vom 15. Dezember 1999 betreffend die Aktualisierung der Liste der Linien CIM wurden diese Abschnitte neu herausgegeben.

2

Conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), l'OTIF assume en tant que Dépositaire provisoire, depuis le 3 juin 1999 et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce Protocole, les fonctions du Gouvernement dépositaire, telles qu'elles sont prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980.

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

### **Version russe du Protocole 1999**

L'Office central dispose d'une version russe du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 tel qu'il a été adopté par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999, v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss.). Ce texte peut être obtenu auprès de l'Office central au prix de Frs. 50.-.

### **Russische Fassung des Protokolls 1999**

Das Zentralamt verfügt über eine russische Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, wie es von der 5. Generalversammlung der OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) beschlossen worden ist (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff), heraus. Dieser Text ist beim Zentralamt zum Preis von sFr. 50.- erhältlich.

## Révision de la COTIF

The 5th General Assembly has adopted on 2 June 1999 the "Protocol 1999" for the modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 and has opened it for signature on 3 June 1999 (s. Bulletin 3/1999, p. 91 f.p. and Bulletin 6/1999, p. 429).

The English version of the adopted texts of the Protocol 1999 of the basic Convention and of the Protocol on the Privileges and Immunities of OTIF has been published in the Bulletin 2/2000, p. 94 f.p.. The English version of the adopted texts of the Appendices A and B to COTIF has been published in the Bulletin 3/2000, p. 202 f.p.. The English version of the adopted texts of the Appendices C, D, E, F and G to COTIF is published in the following.

### **Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID - Appendix C to the Convention)**

#### **Article 1 Scope**

§ 1 This Regulation shall apply

- a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,
- b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,

as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

#### **Article 2 Exemptions**

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the carriage.

## Revision des COTIF

### **Article 3 Restrictions**

Each Member State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

### **Article 4 Other prescriptions**

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

### **Article 5 Type of trains allowed. Carriage as hand luggage, registered luggage or on board motor vehicles**

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

### **Article 6 Annex**

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

\* \* \*

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning

International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

**Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV - Appendix D to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

**Article 2  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) “vehicle” means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;
- c) “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- d) “home station” means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

**Article 3  
Signs and inscriptions on the vehicles**

- § 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle:
  - a) a statement of the keeper;
  - b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;

- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

- § 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

**Article 4  
Liability in case of loss of or damage to a vehicle**

- § 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.
- § 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.
- § 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.
- § 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.
- § 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

**Article 5  
Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.



**Article 6**  
**Presumption of loss of a vehicle**

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.
- § 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.
- § 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.
- § 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

**Article 7**  
**Liability for loss or damage caused by a vehicle**

- § 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.
- § 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

**Article 8**  
**Subrogation**

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;
- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

**Article 9**  
**Liability for servants and other persons**

- § 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.
- § 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.
- § 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

**Article 10**  
**Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.
- § 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in

accordance with Article 8.

- § 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

### **Article 11 Forum**

- § 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

### **Article 12 Limitation of actions**

- § 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run:
- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
  - b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

## **Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI - Appendix E to the Convention)**

### **Title I General Provisions**

#### **Article 1 Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules.

They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.

- § 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular
- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
  - b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

### **Article 2 Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage**

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.
- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

### **Article 3 Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) “railway infrastructure” means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available;
- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules;

- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) “third party” means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;
- f) “licence” means the authorisation, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the carrier has the place of business of his principal activity, to carry on the activity of carrier by rail;
- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure being used is situated, that so far as concerns the carrier,
- the internal organisation of the undertaking as well as
  - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure,

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.

#### **Article 4 Mandatory law**

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

### **Title II Contract of Use**

#### **Article 5 Contents and form**

- § 1 Relations between the manager and the carrier shall be regulated in a contract of use.
- § 2 The contract shall regulate in particular the administrative, technical and financial conditions of use. It shall cover at least the following matters:

- a) the infrastructure to be used,
- b) the extent of use,
- c) the services provided by the manager,
- d) the services provided by the carrier,
- e) the personnel to be employed,
- f) the vehicles to be used,
- g) the financial conditions.

- § 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

#### **Article 6 Special obligations of the carrier and the manager**

- § 1 The carrier must be authorised to carry on the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.
- § 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.
- § 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.
- § 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

**Article 7**  
**Duration of the contract**

- § 1 The contract of use may be concluded for a limited or unlimited period.
- § 2 The manager may rescind the contract forthwith when
- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
  - b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
  - c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
    1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
    2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
  - d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.
- § 3 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.
- § 4 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.
- § 5 The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 6 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 2 letters c) and d) and § 5.

**Title III**  
**Liability**

**Article 8**  
**Liability of the manager**

- § 1 The manager shall be liable
- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
  - b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
  - c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.
- § 2 The manager shall be relieved of this liability
- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules
    1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
    2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
    3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
  - b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by

circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

### **Article 9 Liability of the carrier**

§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
  1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
  2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
  3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

### **Article 10 Concomitant causes**

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

### **Article 11 Damages in case of death**

§ 1 In case of death, the damages shall comprise:

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.

§ 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

### **Article 12** **Damages in case of personal injury**

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

### **Article 13** **Compensation for other bodily harm**

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

### **Article 14** **Form and amount of damages in case of death and personal injury**

- § 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

### **Article 15**

#### **Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

### **Article 16**

#### **Conversion and interest**

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

### **Article 17**

#### **Liability in case of nuclear incidents**

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

### **Article 18**

#### **Liability for auxiliaries**

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

### **Article 19**

#### **Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

**Article 20**  
**Agreements to settle**

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

**Title IV**  
**Actions by Auxiliaries**

**Article 21**  
**Actions against the manager or against the carrier**

§ 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

**Title V**  
**Assertion of Rights**

**Article 22**  
**Conciliation procedures**

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

**Article 23**  
**Recourse**

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

**Article 24**  
**Forum**

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the

Member States designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

**Article 25**  
**Limitation of actions**

§ 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.

§ 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.

§ 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

§ 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

§ 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

**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 - Appendix F to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions.

**Article 2  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules and its Annexes, the term

- a) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention;
- b) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) “railway material” means railway material intended to be used in international traffic, in particular the railway vehicles and railway infrastructure;
- f) “railway vehicle” means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- g) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;
- h) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;
- i) “carriage” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to

carry passengers;

- j) “railway infrastructure” means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- k) “technical standard” means a technical specification adopted by a recognised national or international standardisation body, according to the procedures applicable to it; a technical specification prepared within the framework of the European Communities shall be treated as a technical standard.
- l) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material;
- m) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

**Article 3  
Aim**

- § 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of uniform technical prescriptions applicable to railway material shall have as its aim to
  - a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
  - b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
  - c) take account of the protection of the environment and public health.
- § 2 When technical standards are validated or uniform technical prescriptions are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.
- § 3 To the extent possible
  - a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
  - b) technical standards and uniform technical prescriptions shall be performance related; if



appropriate, they shall include variants.

#### **Article 4**

##### **Preparation of technical standards and prescriptions**

- § 1 The preparation of technical standards and of uniform technical prescriptions concerning railway material shall be the responsibility of the bodies recognised as competent in the matter.
- § 2 The standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

#### **Article 5**

##### **Validation of technical standards**

- § 1 An application for validation of a technical standard may be made by:
- a) any Contracting State;
  - b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical standards relating to railway material;
  - c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field;
  - d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
- § 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

#### **Article 6**

##### **Adoption of uniform technical prescriptions**

- § 1 An application for adoption of a uniform technical prescription may be made by:
- a) any Contracting State;

- b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical prescriptions concerning railway material;
- c) any representative international association for whose members the existence of uniform technical prescriptions relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

- § 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a uniform technical prescription in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

#### **Article 7**

##### **Form of applications**

Applications referred to in Articles 5 and 6 must be complete, coherent and reasoned. They must be addressed to the Secretary General of the Organisation in one of its working languages.

#### **Article 8**

##### **Technical Annexes**

- § 1 The validated technical standards and the adopted uniform technical prescriptions shall be included in the following Annexes to these Uniform Rules numbered as follows:
- a) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles (Annex 1);
  - b) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units (Annex 2);
  - c) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons (Annex 3);
  - d) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages (Annex 4);
  - e) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations other than those specified in letter f) (Annex 5);

- f) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems (Annex 6);
- g) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology (Annex 7);
- h) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material (Annex 8).

- § 2 The Annexes shall form an integral part of these Uniform Rules. They shall be framed in accordance with the particularities of the track gauge, the loading gauge, the systems of energy supply and the safety and operational control systems in the Contracting States.
- § 3 The Annexes will contain the version as it will be adopted, after the entry into force of the Protocol of 3 June 1999 for the modification of the Convention, by the Committee of Technical Experts according to the same procedure as that provided for in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention for modifications of the Annexes.

#### **Article 9 Declarations**

- § 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted uniform technical prescription, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.
- § 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.
- § 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

#### **Article 10 Abrogation of Technical Unity**

The entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

#### **Article 11 Precedence of the Annexes**

- § 1 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, the technical standards and the uniform technical prescriptions therein shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.
- § 2 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, these Uniform Rules as well as the technical standards and the uniform technical prescriptions contained in its Annexes, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions
- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
  - b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

#### **Annex 1 Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles**

- A. Track gauge
- 1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
  - 2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
  - 3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
  - 4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)

- 5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
- 6. Other railways
- B. Loading gauge
  - 1. Railways with normal loading gauge on the European continent
  - 2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
  - 3. ...
- C. ...

**Annex 2**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units**

- A. Energy supply systems
  - 1. Direct current of 3000 V
  - 2. Direct current of 1500 V or less
  - 3. Alternating current of 25 kV / 50 Hz
  - 4. Alternating current of 15 kV / 16 \_ Hz
- B. Safety and operational control systems
- ...

**Annex 3**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons**

**Annex 4**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages**

**Annex 5**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations**

**Annex 6**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems**

**Annex 7**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology**

**Annex 8**  
**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material**

\* \* \*

As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

**Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic**  
**(ATMF - Appendix G to the Convention)**

**Article 1**  
**Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

**Article 2**  
**Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules and its Annex, the term

- a) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- b) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- f) “technical admission” means the procedure carried out by the competent authority to admit a railway vehicle to circulation or other railway material to use in international traffic;

- g) “admission of a type of construction” means the procedure, relating to a type of construction of a railway vehicle, carried out by the competent authority, by which the right is granted to deliver, by a simplified procedure, an admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- h) “admission to operation” means the right granted by the competent authority for each railway vehicle to circulate in international traffic;
- i) “railway vehicle” means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- j) “other railway material” means any railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;
- k) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

### **Article 3**

#### **Admission to international traffic**

- § 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.
- § 2 Technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy
- a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
  - b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID,
  - c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.
- § 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply *mutatis mutandis* to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

### **Article 4**

#### **Procedure**

- § 1 Technical admission shall be carried out
- a) either, in a single stage, by the grant of admis-

sion to operation to a given individual railway vehicle,

- b) or, in two successive stages, by the grant
  1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,
  2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.

- § 2 This provision shall not affect the application of Article 10.

### **Article 5**

#### **Competent authority**

- § 1 Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.
- § 2 The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail transport undertaking while others are excluded from that competence, shall not be allowed. Furthermore, the transfer of competence to an infrastructure manager participating directly or indirectly in the manufacture of railway material shall be prohibited.

### **Article 6**

#### **Recognition of technical admission**

Admission of a type of construction and admission to operation by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, as well as the corresponding certificates issued shall 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 with a view to circulation and use on the territories of those other States.

### **Article 7**

#### **Construction prescriptions applicable to vehicles**

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

§ 2 In the absence of provisions in the Annexes to the APTU Uniform Rules, technical admission shall be based on the generally recognised technical rules. A technical standard, even if it has not been validated in accordance with the procedure laid down in the APTU Uniform Rules, shall constitute the proof that the know-how contained in that standard represents a generally recognised technical rule.

§ 3 In order to permit technical developments, derogations from the generally recognised technical rules and from the construction prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules shall be allowed on condition that proof exists

- a) that at least the same level of safety as when those rules and those prescriptions are observed,
- b) and also that interoperability

remain assured.

§ 4 When a Contracting State intends to admit, in accordance with § 2 or § 3, a railway vehicle it shall inform the Secretary General of the Organisation without delay. He shall notify the other Contracting States of this. Within one month after the reception of the notification by the Secretary General, a Contracting State may ask for the convocation of the Committee of Technical Experts in order that it ascertains whether the conditions for the application of § 2 or § 3 are fulfilled. The Committee shall reach its decision on this within three months after the receipt, by the Secretary General, of the request for convocation.

### **Article 8**

#### **Construction prescriptions applicable to other material**

§ 1 In order to be admitted to use in international traffic other railway material must satisfy the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2 Article 7 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis.

§ 3 The obligations of the Contracting States, arising for them from the European Agreement on the Main International Railway Lines (AGC) of 31 May 1985 and from the European Agreement on the Main International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1 February 1991, to which they also are Contracting Parties, shall remain unaffected.

### **Article 9**

#### **Operation prescriptions**

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

### **Article 10**

#### **Technical admission**

§ 1 The grant of technical admission (admission of a type of construction, admission to operation) shall be attached to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle.

§ 2 An application for technical admission may be made by:

- a) the manufacturer,
- b) a rail transport undertaking,
- c) the keeper of the vehicle,
- d) the owner of the vehicle.

The application may be made to any competent authority, referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

- § 3 A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation correspond to that type of construction.
- § 4 Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.
- § 5 Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 6 An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.
- § 7 Admission to operation may be withdrawn
- a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;
  - b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.
- § 8 Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.
- § 9 The admission to operation shall be suspended
- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;
  - b) if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
  - c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;
  - d) when the competent authority so decides.
- § 10 The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.
- § 11 In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

### **Article 11 Certificates**

- § 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Certificate of admission of a type of construction" and "Certificate of admission to operation".
- § 2 The certificate of admission of a type of construction must specify:
- a) the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;
  - b) all the technical characteristics necessary to identify the type of construction of a railway vehicle;
  - c) if appropriate, the special conditions of circulation for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction.
- § 3 The certificate of admission to operation must specify:
- a) the keeper of the railway vehicle;
  - b) all the technical characteristics necessary to identify the railway vehicle; this may also be done by reference to the certificate of

admission of a type of construction;

- c) if appropriate, the special conditions of circulation for the railway vehicle;
- d) if appropriate, the period of its validity;
- e) the servicing of a railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID as well as the other technical examinations relating to elements of construction and to specified equipment of the vehicle.

§ 4 The certificates must be printed in at least two languages of which one at least must be chosen from among the working languages of the Organisation.

### **Article 12 Uniform models**

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform models of “Certificate of admission of a type of construction” and of “Certificate of admission to operation”. They shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 2 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply *mutatis mutandis*.

### **Article 13 Data bank**

§ 1 A data bank concerning railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be established and updated under the responsibility of the Organisation.

§ 2 The competent authorities, or if appropriate the bodies authorised by them to admit a railway vehicle to operation, shall transmit to the Organisation, without delay, the data necessary for the purposes of these Uniform Rules relating to vehicles admitted to circulation in international traffic. The Committee of Technical Experts shall establish which are the necessary data. Only those data shall be registered in the data bank. In all cases, withdrawals from service, official immobilisations, withdrawals of admission to operation and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction

shall be notified to the Organisation.

§ 3 The data registered in the data bank shall only be considered as *prima facie* evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 4 The registered data may be consulted by:

- a) the Contracting States,
- b) the rail transport undertakings engaged in international traffic having their place of business in a Contracting State,
- c) the infrastructure managers having their place of business in a Contracting State on whose infrastructure international traffic is carried out,
- d) the manufacturers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles,
- e) the keepers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles.

§ 5 The data to which the persons entitled referred to in § 4 have access as well as the conditions of that access shall be defined in an Annex to these Uniform Rules. This Annex shall be an integral part of these Uniform Rules. The text of this Annex shall be that decided by the Revision Committee according to the procedure referred to in Articles 16, 17 and 33 § 4 of the Convention.

### **Article 14 Inscriptions and signs**

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1, letter a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed according to § 1.

§ 3 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply *mutatis mutandis*.

### **Article 15 Maintenance**

The railway vehicles and the other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that their condition would not compromise in any way operational safety and would not harm the environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, the railway vehicles must be submitted for the servicing and the maintenance operations prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

### **Article 16 Accidents and severe damage**

§ 1 In case of accident or severe damage to railway vehicles, the infrastructure managers, if appropriate in common with the keepers and the transport undertakings concerned, shall be required

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident or the severe damage.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations.

§ 3 The accidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority which admitted the vehicle to circulation. That authority may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4 The competent authorities of the Contracting States shall inform the Organisation of the causes of accidents and severe damage in international traffic. The Committee of Technical Experts may, at the request of a Contracting State, examine the

causes of serious accidents in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

### **Article 17 Immobilisation and rejection of vehicles**

The competent authority referred to in Article 5, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of admission under Article 7 § 2 or § 3 as well as the construction and operation prescriptions contained in the Annex to RID, have been complied with.

### **Article 18 Non-compliance with the prescriptions**

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 § 9, letter c), the juridical consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated by the national law of the Contracting State of which the competent authority has granted the admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law, resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the national law of the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

### **Article 19 Disputes**

Two or more Contracting States, which have a dispute relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may refer it to the Committee of Technical Experts if they have not succeeded in resolving it by direct negotiation. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.



## Marchandises dangereuses

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

68ème session

*Genève, 16-19 mai 2000*

Ce groupe de travail a consacré l'essentiel de son temps à revoir l'ensemble de l'ADR restructuré et notamment à examiner les dernières décisions de la Réunion commune.

Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a à nouveau remis en question les obligations des intervenants dans le transport et attiré l'attention notamment sur les difficultés auxquelles les transporteurs seraient confrontés, car lors des contrôles qui sont effectués sur route, le transporteur risque en définitive d'être pénalisé à la place de l'expéditeur ou du chargeur. Les représentants du CEFIC (industrie chimique) et de la FIATA (transitaires) ont également exprimé leur inquiétude face à ces nouvelles dispositions. Le Président leur a rappelé que ces textes ont fait l'objet de longues discussions au sein de groupes de travail et au niveau de la Réunion commune auxquels ils avaient eux aussi participé. Une proposition de la FIATA visant à modifier les obligations du chargeur pour lui permettre de se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants pour ce qui est de savoir si les marchandises dangereuses sont autorisées au transport, a été cependant acceptée. Une proposition du Royaume-Uni de ne pas imposer au destinataire et au chargeur des obligations incombant au transporteur, a également été adoptée. Il s'agit-là d'une spécificité du trafic routier.

#### Partie 5 - Procédure d'expédition

Une proposition de l'Allemagne de munir les caisses mobiles contenant des colis de plaques-étiquettes, comme les conteneurs, si la caisse mobile doit être séparée du véhicule, n'a pas été adoptée, car le propre de ces caisses mobiles est de pouvoir être séparées du véhicule porteur. Cette décision est contraire à ce qu'avait convenu un groupe de travail de la Réunion commune, mais qui n'avait pas encore été avalisé par cette instance. Cette décision est par ailleurs contraire à ce qui se fait en trafic ferroviaire.

## Gefährliche Güter

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

68. Tagung

*Genf, 16.-19. Mai 2000*

Die Arbeitsgruppe befasste sich hauptsächlich mit der Überprüfung des gesamten umstrukturierten ADR und im Besonderen mit der Prüfung der jüngsten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung.

Der Vertreter der internationalen Straßentransportunion (IRU) hat erneut die Pflichten der an der Beförderung Beteiligten in Frage gestellt und machte insbesondere auf die Schwierigkeiten aufmerksam, denen die Beförderer ausgesetzt wären, da bei den bei Straßentransporten durchgeführten Kontrollen der Beförderer letztendlich Gefahr läuft, anstelle des Absenders oder des Verladers gestraft zu werden. Die Vertreter des CEFIC (chemische Industrie) und der FIATA (Spediteure) haben ebenfalls ihre Befürchtungen hinsichtlich dieser neuen Bestimmungen zum Ausdruck gebracht. Der Vorsitzende erinnerte sie daran, dass diese Texte Gegenstand ausführlicher Diskussionen im Rahmen von Arbeitsgruppen sowie der Gemeinsamen Tagung, an der auch sie teilgenommen haben, waren. Ein Antrag der FIATA, der darauf abzielte, die Pflichten des Verladers zu ändern, um ihm zu ermöglichen, sich auf die Angaben zu verlassen, die ihm von anderen an der Beförderung Beteiligten hinsichtlich der Frage geliefert werden, ob die entsprechenden gefährlichen Güter befördert werden dürfen, wurde jedoch angenommen. Ein Antrag des Vereinigten Königreichs, dem Empfänger und dem Verloader keine dem Beförderer obliegenden Pflichten aufzuerlegen, wurde ebenfalls angenommen. Hierbei handelt es sich um eine Besonderheit des Straßenverkehrs.

#### Teil 5 - Versandverfahren

Der Antrag Deutschlands, der darauf abzielte, dem Beispiel der Container folgend, die Wechselbehälter, die Versandstücke enthalten, in den Fällen mit Großzetteln zu versehen, in denen der Wechselbehälter vom Fahrzeug getrennt wird, wurde abgelehnt, da die Besonderheit dieser Wechselbehälter darin besteht, sie vom Trägerfahrzeug trennen zu können. Dieser Beschluss steht im Gegensatz zur Übereinkunft einer Arbeitsgruppe der Ge- Gemeinsamen Tagung, die aber von der Gemeinsamen Tagung noch nicht verabschiedet wurde. Dieser Beschluss steht im

## Partie 6 - Citernes

Le représentant de l'OTIF a signalé qu'il avait transmis un grand nombre de modifications éditoriales (tant pour le chapitre 6.7 - Construction que pour le chapitre 4.2 - Utilisation) pour harmoniser la terminologie de ces chapitres sur les citernes avec celle du chapitre 6.8 (sur les citernes RID/ADR), ce dont s'est félicité la représentante de la France. Il a ajouté que ce texte comprenait toute une série de redondances et de double-emplois, ce qui est contraire aux objectifs de la restructuration. Etant donné que ce chapitre des Recommandations de l'ONU n'est pas complet et que ces redondances et double-emplois vont encore être multipliés, il a suggéré que le Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'ONU restructure ces chapitres.

Un membre du secrétariat a dit que s'il était jugé nécessaire d'apporter des modifications éditoriales au texte français, il conviendrait de le faire également pour le Règlement type de l'ONU et de transmettre le plus rapidement possible ces corrections au secrétariat de l'OMI pour le Code IMDG. En effet la terminologie utilisée pour ce chapitre 6.7 devrait être la même dans le Règlement type, le Code IMDG, le RID et l'ADR puisqu'il s'agit des mêmes citernes mobiles. Il a noté que certaines modifications étaient proposées également pour le texte anglais, et il a estimé que ces modifications ne pourraient pas être apportées sans consulter le Comité d'experts de l'ONU.

Le Groupe de travail était convenu que le texte de ces chapitres doit effectivement être identique à celui des chapitres correspondant du Règlement type de l'ONU et du Code IMDG, et a prié le secrétariat de n'apporter des modifications que s'il s'agit de corrections ou que si ces modifications éditoriales peuvent également être faites dans les autres règlements.

## Classe 7 - Matières radioactives

Le Groupe de travail a pris note du rapport de la réunion intersecrétariat (AIEA, CEE-ONU, OMI et OACI) qui a eu lieu à Vienne les 27 et 28 mars 2000 relative à la mise en oeuvre du nouveau Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (Édition de 1996, No. ST-1). Le Groupe a noté en particulier les problèmes qui vont se poser à partir du

Übrigen im Gegensatz zur Vorgehensweise im Eisenbahnverkehr.

## Teil 6 - Tanks

Der Vertreter der OTIF machte darauf aufmerksam, dass er zahlreiche redaktionelle Änderungen (sowohl zu Kapitel 6.7 - Bau als auch zu Kapitel 4.2 - Verwendung) übermittelt hatte, um die Terminologie dieser die Tanks betreffenden Kapitel mit jener des Kapitels 6.8 (betreffend die RID/ADR-Tanks) zu harmonisieren, was von der Vertreterin Frankreichs begrüßt wurde. Er fügte hinzu, dass dieser Text eine Reihe von Redundanzen und Wiederholungen beinhalte. Dies stehe jedoch im Gegensatz zu den Zielen der Umstrukturierung. Auf Grund der Tatsache, dass dieses Kapitel der UN-Empfehlungen nicht vollständig ist und noch weitere Redundanzen und Wiederholungen hinzukommen werden, regte er an, dass der UN-Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter diese Kapitel umstrukturiert.

Ein Mitglied des Sekretariates erklärte, dass falls es für erforderlich gehalten werde, redaktionelle Änderungen in den französischen Text einzubringen, dies auch für das UN-Modellvorschriftenwerk der Fall sein müsse, wobei diese Änderungen im Hinblick auf den IMDG-Code schnellstmöglich dem Sekretariat der IMO mitzuteilen seien. Tatsächlich müsse die für Kapitel 6.7 verwendete Terminologie im UN-Modellvorschriftenwerk, im IMDG-Code, im RID und im ADR identisch sein, da es sich um die gleichen ortsbeweglichen Tanks handle. Er bemerkte, dass einige Änderungen auch für den englischen Text beantragt wurden. Seiner Meinung nach könnten diese Änderungen nicht ohne vorherige Befragung des UN-Expertenausschusses vorgenommen werden.

Die Arbeitsgruppe war übereingekommen, dass der Text dieser Kapitel mit den entsprechenden Kapiteln des UN-Modellvorschriftenwerks und des IMDG-Codes übereinstimmen müssen. Er bat daraufhin das Sekretariat, nur dann Änderungen vorzunehmen, wenn es sich um Korrekturen handelt oder wenn diese redaktionellen Änderungen auch in den anderen Vorschriftenwerken vorgenommen werden können.

## Klasse 7 - radioaktive Stoffe

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis vom Bericht der gemeinsamen Tagung der Sekretariate der IAEA, ECE-UNO, IMO und ICAO, die am 27. und 28. März 2000 in Wien stattfand und sich mit der Umsetzung des neuen Regelwerks der IAEA betreffend die Beförderung radioaktiver Stoffe befasste (Ausgabe von 1996, Nr. ST-1). Die Arbeitsgruppe nahm

1er janvier 2001 à cause de dates d'entrée en vigueur et de mesures transitoires différentes suivant les modes de transport (entrée en vigueur le 1.1.2001 pour le Code IMDG avec un an de période transitoire; 1.1.2001 pour les Instructions techniques de l'OACI sans mesures transitoires; 1.7.2001 pour le RID et l'ADR avec 18 mois de mesures transitoires).

Le Groupe de travail a aussi noté les recommandations formulées par le groupe TRANSSAC de l'AIEA à sa cinquième session (se tenant simultanément à Vienne du 15 au 19 mai), à savoir en particulier de réduire la longueur de la période transitoire dans le RID/ADR et de prévoir la possibilité d'appliquer le règlement ST-1 dès le 1er janvier 2001.

Le représentant du Royaume-Uni a dit qu'il était opposé à une réduction de la période transitoire pour la Classe 7 parce qu'il pensait que les problèmes pourraient être réglés par un accord multilatéral couvrant cette période de 18 mois, et aussi parce que cette exception pour la Classe 7 entraînerait des problèmes pour d'autres chapitres, comme les chapitres 1.4 (Obligation des intervenants) et 1.8 (Conseiller à la sécurité) qui deviendraient applicables plus rapidement pour la Classe 7.

Le Groupe de travail, notant que l'AIEA considère que pour des raisons de sécurité, il n'est pas souhaitable de permettre l'application de deux règlements différents à une même période donnée, et que la période transitoire pour les transports maritimes est prévue jusqu'au 31 décembre 2001, a accepté de réduire la période transitoire pour l'ADR à six mois (jusqu'au 31.12.2001) sauf en ce qui concerne l'application des chapitres 1.4 et 1.8 de l'ADR à la Classe 7, où la période transitoire reste de 18 mois. Pour ce qui est de l'application du règlement ST-1 à partir du 1er janvier 2001, le Groupe de travail a noté que cela pourrait être possible par le biais d'accords multilatéraux, mais que ces accords ne pouvant concerner que des dérogations aux prescriptions en vigueur, il ne serait pas possible par ce biais d'imposer des prescriptions de sécurité plus sévères que celles en vigueur. D'autre part, il appartiendrait à chaque Partie contractante de déterminer si elle souhaite signer un tel accord, et l'application effective tout au long de la chaîne de transport pourrait être aléatoire si les textes n'ont pas été publiés et mis à disposition du public le 1er janvier 2001 dans toutes les langues des pays qui

insbesondere Kenntnis von den Schwierigkeiten, die sich ab dem 1. Januar 2001 auf Grund der Zeitpunkte des Inkrafttretens sowie auf Grund von unterschiedlichen Übergangsbestimmungen für die verschiedenen Verkehrsträger ergeben werden (Inkrafttreten am 1.1.2001 für den IMDG-Code, mit einer Übergangsfrist von einem Jahr; 1.1.2001 für die technischen Anweisungen der ICAO, ohne Übergangsbestimmungen; 1.7.2001 für das RID und das ADR, mit Übergangsbestimmungen für eine Dauer von 18 Monaten).

Die Arbeitsgruppe nahm außerdem Kenntnis von den anlässlich der 5. Tagung der TRANSSAC-Gruppe der IAEA (die im gleichen Zeitraum vom 15. bis 19. Mai in Wien stattfand) formulierten Empfehlungen, nämlich insbesondere die Dauer der Übergangsfrist im RID/ADR zu verkürzen und die Möglichkeit vorzusehen, die Regelung ST-1 bereits ab 1. Januar 2001 anzuwenden.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs sprach sich gegen eine Verkürzung der Übergangsfrist für die Klasse 7 aus, da seiner Meinung nach die Schwierigkeiten durch ein multilaterales Übereinkommen, das diesen Zeitraum von 18 Monaten abdeckt, geregelt werden könnten, und auch weil diese Ausnahme für die Klasse 7 Schwierigkeiten bei den anderen Kapiteln, wie den Kapiteln 1.4 (Pflichten der an der Beförderung Beteiligten) und 1.8 (Sicherheitsberater) bereiten würde, da diese Kapitel für die Klasse 7 früher in Kraft treten würden.

Nachdem die Arbeitsgruppe davon Kenntnis genommen hat, dass die IAEA aus Sicherheitsgründen es nicht für wünschenswert erachtet, die gleichzeitige Anwendung von zwei verschiedenen Regelwerken zu einem gegebenen Zeitpunkt zu genehmigen, und dass die Übergangsfrist für Seebeförderungen bis zum 31. Dezember 2001 vorgesehen ist, erklärte sie sich bereit, die Übergangsfrist für das ADR auf sechs Monate zu verringern (bis zum 31.12.2001), jedoch mit Ausnahme der Anwendung der Kapitel 1.4 und 1.8 des ADR auf die Klasse 7, für die die Übergangsfrist weiterhin 18 Monate beträgt. Bezüglich der Anwendung der Regelung ST-1 ab 1. Januar 2001 bemerkte die Arbeitsgruppe, dass dies durch multilaterale Übereinkommen möglich sei. Da diese Übereinkommen nur Abweichungen zu den geltenden Vorschriften betreffen können, wäre es auf diesem Wege nicht möglich, Sicherheitsvorschriften durchzusetzen, die strenger als die geltenden sind. Außerdem obliege es jeder Vertragspartei zu bestimmen, ob sie ein solches Übereinkommen unterzeichnen will. Darüber hinaus könnte die tatsächliche Anwendung im Bereich der gesamten

souhaiteraient signer ces accords.

Le Groupe de travail était d'avis que le problème pourrait être plus simplement résolu si l'OACI prévoyait une période transitoire d'au moins six mois, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 2001, ou d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2001, comme dans l'ADR et le Code IMDG, pour la Classe 7. Dans ce cas, l'AIEA pourrait recommander une application effective à partir du 1er juillet 2001 ou du 1er janvier 2002 comme bon lui semblerait et il serait possible d'assurer une application harmonisée des diverses réglementations. Le secrétariat a été prié d'intervenir en ce sens auprès de l'OACI.

### Textes non disponibles

Le Groupe de travail a noté que les chapitres 4.1, 6.1, 6.3 et 6.5 tels qu'adoptés par la Réunion commune n'avaient pas pu être préparés par le secrétariat faute de temps. Le Groupe de travail a adopté ces textes en principe et les membres du groupe ont été priés de communiquer au secrétariat toute correction qu'il y aurait lieu d'effectuer le cas échéant une fois les textes distribués.

Le Groupe de travail a noté que le tableau A du Chapitre 3.2 était examiné par divers gouvernements volontaires (Allemagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie, Norvège) sur la base des décisions de la Réunion commune. Il a également adopté en principe par avance le texte consolidé qui résulterait de cet effort commun. Les corrections éventuelles devront également être communiquées au secrétariat dès que les textes seront disponibles.

L'ensemble de l'ADR restructuré devrait être disponible sous forme consolidée pour approbation formelle par le Groupe de travail à sa session de novembre, étant entendu, que les corrections éventuelles auront été communiquées au secrétariat au plus tard à la fin de la Réunion commune de septembre.

### Remarque de l'Office central

Cette procédure n'est pas conforme aux règles régissant les Réunions communes, car pour le RID, la notification du texte restructuré doit avoir lieu au plus tard le 31 juillet 2000. L'on ne pourra ainsi

Beförderungskette zufallsbedingt sein, wenn die Texte nicht bis zum 1. Januar 2001 in allen Sprachen der Staaten, die diese Übereinkommen unterzeichnen möchten, veröffentlicht und zugänglich gemacht werden.

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass das Problem einfacher gelöst werden könnte, wenn die IACO eine Übergangsfrist von mindestens sechs Monaten, d. h. bis zum 30. Juni 2001, oder von einem Jahr, d. h. bis zum 31. Dezember 2001 vorsehen würde, wie dies im ADR und IMDG-Code für die Klasse 7 der Fall ist. In diesem Falle könnte die IAEA eine tatsächliche Anwendung ab dem 1. Juli 2001 oder dem 1. Januar 2002 nach ihrem Ermessen empfehlen und es wäre möglich, eine harmonisierte Anwendung der verschiedenen Regelungen sicherzustellen. Das Sekretariat wurde gebeten, in diesem Sinne bei der ICAO vorstellig zu werden.

### Nicht verfügbare Texte

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Kapitel 4.1, 6.1, 6.3 und 6.5, wie sie von der Gemeinsamen Tagung angenommen wurden, aus Zeitmangel nicht vom Sekretariat vorbereitet wurden. Die Arbeitsgruppe nahm diese Texte grundsätzlich an und die Mitglieder der Arbeitsgruppe wurden gebeten, dem Sekretariat die Verbesserungen mitzuteilen, die gegebenenfalls nach der Verteilung der Texte erforderlich wären.

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass die Tabelle A des Kapitels 3.2 von verschiedenen Regierungen, die sich hierfür freiwillig zur Verfügung gestellt hatten (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Vereinigtes Königreich, Italien, Norwegen), auf der Grundlage der Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung geprüft wurde. Sie nahm auch grundsätzlich im Voraus den konsolidierten Text an, der sich aus dieser gemeinsamen Arbeit ergeben würde. Die eventuellen Verbesserungen werden ebenfalls dem Sekretariat mitzuteilen sein, sobald die Texte verfügbar sind.

Das gesamte umstrukturierte ADR dürfte im Hinblick auf die formelle Genehmigung durch die Arbeitsgruppe anlässlich ihrer Tagung im November in konsolidierter Form vorliegen, wobei die eventuellen Verbesserungen dem Sekretariat bis spätestens zum Ende der Gemeinsamen Tagung von September mitgeteilt werden müssen.

### Bemerkung des Zentralamtes

Dieses Verfahren entspricht nicht den Regeln der Gemeinsamen Tagung, da für das RID die Notifizierung des umstrukturierten Textes bis spätestens 31. Juli 2000 zu erfolgen hat. Demzufolge

recourir qu'à un Erratum qui ne pourra que tenir compte des erreurs manifestes ou des lacunes et pas des modifications de fond.

### **Certificat d'agrément des véhicules-citernes**

Le représentant des Pays-Bas a signalé que, compte tenu de la disparition du système de chiffres dans l'énumération des matières de l'ADR, il était prévu dans le modèle de certificat d'agrément d'énumérer éventuellement toutes les matières qui peuvent être transportées dans un véhicule-citerne, et ces listes de matières devraient alors être annexées au certificat, ce qui n'est pas pratique ni acceptable dans son pays. Il a donc proposé qu'il soit possible d'indiquer uniquement le code de citerne et les instructions spéciales applicables.

Cette question a fait l'objet d'un long débat, certaines délégations estimant qu'en l'absence d'indication précise dans le certificat, le propriétaire d'un véhicule-citerne, et les autorités de contrôle ne seraient pas en mesure de déterminer si le matériau et l'équipement de la citerne sont compatibles avec la matière à transporter. Le principe de la proposition des Pays-Bas a cependant été adoptée.

### **Remarque de l'Office central**

Cette question est intéressante dans la mesure où lors de la suppression de l'actuel système de classification du RID/ADR au sein du groupe de travail "Restructuration de l'ADR", et plus tard au sein de la Réunion commune, les principaux partisans de la restructuration avaient contesté toute quelconque utilité de ce système de classification en chiffres en fonction des conditions de transports ...

### **Questions non liées à la restructuration**

Le Groupe de travail a adopté une proposition issue d'un groupe de travail pour une formule d'équivalence pour l'épaisseur minimale applicable uniquement aux véhicules-citernes, notamment ceux dont les citernes sont en aluminium. Bien que cette question ne concerne actuellement que la route, son application aux seuls véhicules-citernes est contestable du point de vue de la cohérence des règlements, à savoir au niveau des conteneurs-citernes et vis-à-vis des wagons-citernes. La Commission d'experts du RID sera saisie de cette affaire.

kann lediglich auf ein Fehlerverzeichnis zurückgegriffen werden, das jedoch nur die offensichtlichen Fehler oder Mängel, jedoch nicht die grundsätzlichen Änderungen berücksichtigen kann.

### **Zulassungsbescheinigung für Tankfahrzeuge**

Der Vertreter der Niederlande machte darauf aufmerksam, dass auf Grund des Wegfalls des Ziffernsystems bei der Aufzählung der ADR-Stoffe im Muster der Zulassungsbescheinigung vorgesehen sei, gegebenenfalls alle Stoffe aufzuzählen, die in einem Tankfahrzeug befördert werden dürfen. Diese Stofflisten müssten dem Zertifikat beigelegt werden, was in seinem Land weder praktikierbar noch annehmbar sei. Demzufolge beantragte er, die Möglichkeit vorzusehen, lediglich die Tankcodierung und die anwendbaren Sondervorschriften anzugeben.

Diese Frage war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion, wobei einige Delegationen die Auffassung vertraten, dass in den Fällen, in denen keine genaue Angabe aus dem Zertifikat hervorgeht, der Eigentümer eines Tankfahrzeugs und die Überprüfungsbehörden nicht in der Lage seien festzustellen, ob der Werkstoff und die Ausrüstung des Tanks mit dem zu befördernden Gut verträglich sind. Der Grundsatz des Antrags der Niederlande wurde jedoch angenommen.

### **Bemerkung des Zentralamtes**

Diese Frage ist insofern von Interesse, als die Hauptbefürworter der Umstrukturierung anlässlich der Abschaffung des gegenwärtigen Klassifizierungssystems des RID/ADR im Rahmen der Arbeitsgruppe "Umstrukturierung des ADR" und später im Rahmen der Gemeinsamen Tagung jeglichen Nutzen dieses Klassifizierungssystems mittels Ziffern in Abhängigkeit der Beförderungsbedingungen abgestritten hatten.

### **Fragen, die nicht in Zusammenhang mit der Umstrukturierung stehen**

Die Arbeitsgruppe nahm einen von einer Arbeitsgruppe gestellten Antrag zur Festlegung einer Äquivalenzformel für die auf Tankfahrzeuge, insbesondere solche, deren Tanks aus Aluminium sind, anwendbare Mindestwanddicke an. Obwohl diese Frage zur Zeit nur die Straße betrifft, ist deren Anwendung lediglich auf Tankfahrzeuge vom Gesichtspunkt der Kohärenz der Regelwerke in Frage zu stellen. Aus Gründen der Kohärenz müssten gleiche Vorschriften sowohl für Tankcontainer als auch für Kesselwagen aufgenommen werden. Der RID-Fachausschuss wird mit dieser Angelegenheit befasst werden.

**Groupe permanent RID de l'UIC***Turin, 14/15 juin 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 37ème session de la Commission d'experts du RID. Les prises de position figurent en partie dans le rapport ci-après de ladite session.

Etant donné qu'il n'était pas certain que la version française complète du RID restructuré sera disponible pour la notification au 31 juillet 2000 (notamment le chapitre 4.1 Instructions d'emballage et la partie 2 classification), le groupe a envisagé de demander à la Commission d'experts de reporter la mise en vigueur de 6 mois (1.1.2002) et de réduire le délai transitoire de 18 à 12 mois. Pour des raisons de concurrence l'on a cependant renoncé à cette éventualité et proposé la constitution d'un groupe de travail de la Commission d'experts, chargé de réviser le texte et de proposer des errata qui n'auront pas besoin d'être soumis à l'approbation de la Commission d'experts.

En ce qui concerne la transposition de la Directive Seveso II et des plans d'urgences dans les gares de triage, l'on a abordé le problème des obligations du gestionnaire des gares de triage, reconnu par l'autorité compétente, à reprendre éventuellement dans le RID, à tout le moins par le biais d'un renvoi à une fiche UIC. L'étude de cette question sera poursuivie lors des prochaines réunions.

Quant aux codes NHM (Nomenclature Harmonisée des Marchandises), le groupe est convenu de les faire figurer dans la table alphabétique (tableau B), plutôt que dans le tableau A (liste numérique, étant donné que ces codes (à insérer dans la lettre de voiture) ne sont pas une exigence du RID.

**Commission d'experts du RID***37ème session**Nuremberg, 26-30 juin 2000*

Sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la Vice-présidence de M. W. Visser (Railon/Benelux) 18 Gouvernements (quorum 13) et 3 organisations internationales non-gouvernementales ont participé aux travaux de cette session, dont l'objectif principal était d'approuver les textes du RID restructuré adoptés par

**Ständige RID-Gruppe der UIC***Turin, 14./15. Juni 2000*

Das Hauptziel der außerordentlichen Tagung dieser Arbeitsgruppe bestand darin, im Namen der UIC zu den Themen, die im Rahmen der 37. Tagung des RID-Fachausschusses zu beraten sind, Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen erscheinen teilweise im nachfolgenden Bericht über letztgenannte Tagung.

Da es nicht sicher war, dass die vollständige französische Fassung des umstrukturierten RID für die Notifizierung am 31. Juli 2000 verfügbar sein wird (insbesondere Kapitel 4.1 Verpackungsvorschriften und Teil 2 Klassifizierung), fasste die Arbeitsgruppe die Möglichkeit ins Auge, den Fachausschuss zu bitten, die Inkraftsetzung um 6 Monate zu verschieben (1.1.2002) und den Übergangszeitraum von 18 auf 12 Monate zu verringern. Aus Wettbewerbsgründen wurde jedoch auf diese Möglichkeit verzichtet. Statt dessen wurde die Bildung einer Arbeitsgruppe des Fachausschusses angeregt, deren Aufgabe darin bestünde, den Text zu überarbeiten und Fehlerverzeichnisse vorzuschlagen, die dem Fachausschuss nicht zur Genehmigung vorgelegt werden müssten.

In Zusammenhang mit der Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie und der Notfallpläne in Rangierbahnhöfen wurde das Problem der Pflichten des von der zuständigen Behörde anerkannten Betreibers der Rangierbahnhöfe erörtert, wobei diese Pflichten gegebenenfalls in das RID aufzunehmen sind, zumindest durch einen Verweis auf ein UIC-Merkblatt. Die Untersuchung dieser Frage wird bei den nächsten Tagungen fortgesetzt.

Bezüglich der NHM-Codes (harmonisiertes Güterverzeichnis) kam die Arbeitsgruppe überein, sie in die alphabetische Liste (Tabelle B) statt in Tabelle A (numerische Liste) aufzunehmen, da es sich bei diesen Codes (die in den Frachtbrief aufzunehmen sind) nicht um eine Anforderung des RID handelt.

**RID-Fachausschuss***37. Tagung**Nürnberg, 26.-30. Juni 2000*

Unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn W. Visser (Railon/Benelux) nahmen 18 Regierungen (Quorum 13) und 3 nichtstaatliche internationale Organisationen an den Arbeiten dieser Tagung teil, deren Hauptziel darin bestand, die von der Gemeinsamen Tagung von

la Réunion commune RID/ADR de mars 2000, une partie des textes ayant été examinée lors de la 36ème session à Venise (v. Bulletin 2/2000, p. 122 ss.). Elle devait tenir compte en outre des décisions prises par le WP.15 pour l'ADR. Malheureusement les textes consolidés de la partie 2 (classification) et du chapitre 4.1 (instructions d'emballage) notamment n'étaient pas disponibles en langue française.

## Partie 1

### Mesures transitoires

Le Président a expliqué que la nouvelle disposition, selon laquelle les nouvelles prescriptions pour la classe 7 (matières radioactives) devront impérativement être appliquées dès le 1er janvier 2002, est nécessaire pour des raisons d'harmonisation des modes de transport (voir décision du WP.15, p. 309 ss.).

Certains délégués se sont demandés pourquoi, dans le cas du transport de matières de la classe 7, les nouvelles prescriptions de la ST-1 sont applicables à partir du 1er janvier 2002, alors que cela n'est pas le cas pour les prescriptions concernant les obligations des différents intervenants dans le transport de marchandises dangereuses (chapitre 1.4) et les prescriptions concernant le conseiller à la sécurité (section 1.8.3).

Selon l'avis du représentant de l'Autriche, cela est incompréhensible, étant donné que c'est surtout le conseiller à la sécurité qui doit être au courant des modifications des prescriptions de l'AIEA. Il a attiré l'attention sur un autre problème en rapport avec l'indication sur la lettre de voiture : si l'on renonce après le 31 décembre 2001, dans le cas d'un transport de matières radioactives, à une mention du fait que les nouvelles prescriptions pour la classe 7 doivent impérativement être appliquées, alors les nouvelles prescriptions concernant les obligations des intervenants au transport et le conseiller à la sécurité doivent elles aussi être appliquées.

Le représentant des Pays-Bas a déclaré que les responsabilités dans le cas du transport de matières dangereuses ne sont pas réglées en raison de l'exclusion du chapitre 1.4. Le représentant du CIT a répliqué que selon les RU CIM, l'expéditeur doit remplir toutes les obligations. Ainsi, il n'y a pas d'espace où le droit n'est pas applicable pendant la période de transition.

**Remarque du service juridique de l'Office central :** les dispositions du chapitre 1.4, dans une certaine mesure, et des chapitres 1.3 et 1.8 ne sont pas visées

März 2000 angenommenen Texte des umstrukturierten RID/ ADR zu genehmigen, wobei ein Teil der Texte bei der 36. Tagung in Venedig geprüft wurde (s. Zeitschrift 2/2000, S. 122 ff). Darüber hinaus musste sie die von der WP.15 für das ADR gefassten Beschlüsse berücksichtigen. Leider waren die konsolidierten Texte des Teils 2 (Klassifizierung) und des Kapitels 4.1 (Verpackungsvorschriften) nicht in französischer Sprache verfügbar.

## Teil 1

### Übergangsmaßnahmen

Der Vorsitzende erläuterte, dass die neue Vorschrift, derzufolge die neuen Vorschriften für die Klasse 7 (radioaktive Stoffe) bereits ab 1. Januar 2002 zwingend angewendet werden müssen, aus Gründen der Harmonisierung der Verkehrsträger erforderlich sei (siehe Beschluss der WP.15, S. 309 ff).

Von einigen Delegierten wurde die Frage aufgeworfen, warum bei der Beförderung von Stoffen der Klasse 7 ab 1. Januar 2002 zwar die neuen Vorschriften der ST-1, nicht aber die Vorschriften betreffend die Pflichten der an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten (Kapitel 1.4) und die Vorschriften für den Sicherheitsberater (Abschnitt 1.8.3) angewendet werden müssen.

Nach Ansicht des Vertreters Österreichs ist dies unverständlich, da gerade der Sicherheitsberater über Änderungen der IAEA-Vorschriften Bescheid wissen müsse. Er weist auf ein anderes Problem in Zusammenhang mit der Angabe im Frachtbrief hin: Wenn bei der Beförderung radioaktiver Stoffe nach dem 31. Dezember 2001 auf einen Frachtbriefeintrag verzichtet wird, weil die neuen Vorschriften für die Klasse 7 zwingend anzuwenden sind, sind auch die neuen Vorschriften betreffend die Pflichten der Beteiligten und den Sicherheitsberater anzuwenden.

Der Vertreter der Niederlande erklärte, dass durch die Nichteinbeziehung des Kapitels 1.4 die Verantwortlichkeiten bei der Beförderung radioaktiver Stoffe nicht geregelt seien. Der Vertreter des CIT entgegnet, dass gemäß CIM der Absender alle Pflichten zu erfüllen habe, so dass für die Übergangszeit kein rechtsfreier Raum entstehe.

**Bemerkung des Rechtsdienstes des Zentralamtes:** Die Vorschriften des Kapitels 1.4, in gewissem Maße, sowie die Kapitel 1.3 und 1.8 finden keine Anwendung

par la mesure transitoire générale de 18 mois, telle qu'elle est formulée. Si l'intention est de les faire bénéficier de cette mesure transitoire, le texte de la mesure transitoire générale doit être reformulé.

### Conseiller à la sécurité

Le représentant des Pays-Bas a critiqué le fait que l'expéditeur soit exempté de l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité à la fois par le libellé actuel de la directive et par le libellé proposé pour le RID, alors que la directive s'applique aux personnes qu'il a éventuellement mandatées. Le représentant de l'Autriche a expliqué que la Commission européenne fera ultérieurement figurer l'expéditeur dans la directive.

Le représentant de la France a fait observer que la Commission européenne a annoncé qu'elle retirera la directive relative au conseiller à la sécurité dès qu'elle aura été transposée dans le RID/ADR.

## Partie 2

### Version française

En réponse à la question du représentant de l'UIC, de savoir si la version française de la partie 2 sera disponible d'ici la date de la notification (31.7.2000), un représentant de l'Office central a répondu que cela dépendra de l'avancement des travaux de traduction auprès de la CEE-ONU à Genève. Il a ajouté que, conformément au règlement intérieur, tous les documents devraient déjà être disponibles dans les deux langues pour les sessions de la Commission d'experts. Or, dans le passé, l'on a régulièrement enfreint, en rapport avec la restructuration, des dispositions identiques dans le cadre de la Réunion commune et du WP.15. Il a rappelé que, conformément à l'article 21, § 2 de la COTIF, la mise en vigueur peut être empêchée par opposition d'au moins un tiers des Etats membres.

Le représentant de la Belgique a rappelé qu'il avait protesté, lors de la dernière Réunion commune, contre le fait que le règlement intérieur n'avait pas été respecté lorsqu'on a traité de la restructuration.

## Partie 3

### Tableau numérique

Un groupe de travail **ad hoc** sous la présidence du Vice-président a siégé pendant les pauses entre les séances afin de vérifier ce tableau.

auf die allgemeine Übergangsmaßnahme von 18 Monaten, wie sie formuliert wurde. Falls diese Übergangsmaßnahme auch auf diese Kapitel ausgedehnt werden soll, muss der Text der allgemeinen Übergangsmaßnahme neu formuliert werden.

### Sicherheitsberater

Der Vertreter der Niederlande bemängelte, dass der Absender sowohl durch den bisherigen Wortlaut der Richtlinie als auch durch den für das RID vorgeschlagenen Wortlaut von der Pflicht zur Bestellung eines Sicherheitsberaters befreit sei, während die von ihm eventuell beauftragten Personen unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Der Vertreter Österreichs erläuterte, dass die Europäische Kommission die Aufnahme des Absenders später nachholen wolle.

Der Vertreter Frankreichs wies darauf hin, dass die Europäische Kommission angekündigt habe, die Sicherheitsberater-Richtlinie zurückzuziehen, sobald sie durch das RID/ADR umgesetzt sei.

## Teil 2

### Französische Fassung

Auf eine Frage des Vertreters der UIC, ob die französische Fassung des Teils 2 bis zum Zeitpunkt der Notifizierung (31.7.2000) vorliegen werde, antwortete ein Vertreter des Zentralamtes, dass dies vom Fortschritt der Übersetzungsarbeiten bei der ECE-UNO in Genf abhängt. Er ergänzte, dass gemäß Geschäftsordnung bereits für die Sitzungen des Fachausschusses alle Dokumente in beiden Sprachen vorliegen müssten. Bei der Gemeinsamen Tagung und bei der WP.15 sei aber in der Vergangenheit in Zusammenhang mit der Umstrukturierung gegen gleich lautende Bestimmungen regelmäßig verstoßen worden. Er erinnerte daran, dass gemäß Artikel 21 § 2 des COTIF ein Drittel der Mitgliedstaaten durch einen Widerspruch die Inkraftsetzung verhindern können.

Der Vertreter Belgiens erinnerte daran, dass er bei der letzten Gemeinsamen Tagung dagegen protestiert habe, dass die Geschäftsordnung in Zusammenhang mit der Umstrukturierung nicht befolgt worden sei.

## Teil 3

### Numerische Tabelle

Unter dem Vorsitz des stellvertretenden Vorsitzenden tagte eine **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe während der Pausen zwischen den Sitzungen um diese



Dans un document, le représentant de l'Autriche a proposé des subdivisions supplémentaires pour certaines matières pour tenir compte des pressions de vapeur, des concentrations et de la viscosité qui ont des incidences sur les prescriptions relatives au calcul et aux épreuves pour les citernes et également pour l'autorisation au transport en GRV, caractéristiques qui ne figurent pas dans la lettre de voiture/document de transport. Ces informations sont importantes tant pour le transporteur que pour les organismes de contrôle. Une esquisse de solution possible serait une subdivision en sous-groupes du code de classification et l'exigence de sa mention dans la lettre de voiture/document de transport.

Le groupe de travail **ad hoc** a envisagé une solution à court terme, à savoir d'indiquer après la désignation officielle de transport la limite de pression de vapeur par ex.. Vis-à-vis des organismes de contrôle cela pourrait servir de preuve pourquoi une citerne aux exigences inférieures a été utilisée. Une solution à long terme consisterait à exiger une citerne à 4 bar (L4BN) pour les matières ayant, à 50 °C, une pression de vapeur de 110 kPa à 175 kPa.

Le Président a estimé que le document de l'Autriche devrait être soumis à la Réunion commune avec les deux solutions et qu'il ne serait pas opportun de décider au cours de cette session uniquement pour le rail. A son avis les utilisateurs doivent apporter la preuve que la citerne utilisée est autorisée. Une différence entre le RID et l'ADR compliquerait la tâche en trafic multimodal. Il a été en outre d'avis que le RID/ADR devrait être conçu du point de vue de la sécurité et non en fonction des activités de contrôle.

Le représentant de la Belgique a estimé que la solution à court terme ne tenait pas compte du problème de la viscosité pour les GRV.

Le Président du groupe de travail **ad hoc** a suggéré une autre solution, à savoir d'en faire une disposition dispositive pour la mention en lettre de voiture et le représentant des Pays-Bas a relevé que cela concernait également la classification.

L'on a convenu que le tableau sera corrigé au fur et à mesure et que pour la notification il ne sera pas complet. Le groupe de travail a donc besoin d'un

Tabelle zu überprüfen.

In einem Dokument schlug der Vertreter Österreichs für einige Stoffe zusätzliche Unterteilungen vor, um den physikalischen Parametern Dampfdruck, Konzentration und Viskosität, die Auswirkungen auf die Vorschriften für die Bemessung und Prüfung von Tanks sowie auf die Zulässigkeit der Beförderung in Großpackmitteln (IBC) haben und nicht im Frachtbrief/Beförderungspapier erscheinen, Rechnung zu tragen. Diese Informationen sind sowohl für den Beförderer als auch für die Kontrollorgane von Bedeutung. Ein möglicher Lösungsansatz wäre eine Unterteilung der jeweiligen Klassifizierungscodes und die Forderung nach Angabe der Untergruppe des Klassifizierungscodes im Frachtbrief/Beförderungspapier.

Die **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe erwägte eine kurzfristige Entscheidung, wonach nach der offiziellen Benennung für die Beförderung beispielsweise die Dampfdruckgrenze anzugeben wäre. Dies könnte gegenüber den Kontrollorganen als Nachweis dafür dienen, warum ein Tank mit weniger strengen Anforderungen verwendet wurde. Eine längerfristige Lösung bestünde darin, für Stoffe mit einem Dampfdruck bei 50 °C von mehr als 110 kPa und höchstens 175 kPa einen Tank mit einem Berechnungsdruck von 4 bar vorzuschreiben (L4BN).

Der Vorsitzende war der Ansicht, dass das Dokument Österreichs zusammen mit den beiden Lösungsmöglichkeiten der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden sollte. Eine auf den Eisenbahnverkehr beschränkte Entscheidung sei nicht zweckmäßig. Nach seiner Meinung müssen die Verwender den Nachweis dafür erbringen, dass der verwendete Tank zugelassen ist. Eine Abweichung zwischen RID und ADR würde Schwierigkeiten für den multimodalen Verkehr mit sich bringen. Darüber hinaus war er der Meinung, dass das RID/ADR nach Sicherheits Gesichtspunkten und nicht nach Kontrolltätigkeiten gestaltet werden sollte.

Der Vertreter Belgiens vertrat die Auffassung, dass die kurzfristige Lösung nicht das Problem der Viskosität für die Beförderung in Großpackmitteln (IBC) löse.

Der Vorsitzende der **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe schlug als weitere Lösung eine Kann-Bestimmung für die Angabe im Frachtbrief vor. Der Vertreter der Niederlande stellte fest, dass dies auch die Klassifizierung betreffe.

Man war sich einig, dass die Korrektur der Tabelle fortgesetzt wird, für die Notifizierung aber noch nicht abgeschlossen sein wird. Die Arbeitsgruppe

mandat pour soumettre ces modifications pour information à la Réunion commune et au WP.15 et pour les reprendre dans un erratum pour les textes de notification en ce qui concerne le RID.

L'on s'est mis d'accord sur le mandat suivant : poursuite de la vérification du tableau A, communication des résultats aux secrétariats qui les publieront en tant qu'erratum à l'attention du WP.15 et comme annexe à la lettre circulaire que l'Office central enverra pour confirmer, début décembre, que le RID restructuré a été accepté pour les Gouvernements. Ce groupe de travail aura lieu du 4 au 6 septembre 2000 à Strasbourg sur invitation de la France.

Le représentant de la Belgique a déclaré que ce tableau est très important, car certaines prescriptions ne figurent que dans ce tableau. Il ne pouvait pas d'emblée approuver toutes les modifications qui seraient décidées après le 31 juillet et il ne pouvait pas s'en remettre à ces travaux pour adopter leur résultat.

Le représentant de la Suisse a été d'avis que le tableau devrait être parfait au 1er juillet 2001 et pas seulement dans l'intervalle des 18 mois de la période transitoire.

Le Président a considéré qu'il ne fallait pas se contenter de déplorer l'imperfection du tableau mais collaborer activement à son amélioration.

La procédure proposée par le Président de la Commission d'experts du RID et par le Président du groupe de travail a finalement été approuvée.

## Partie 5

### Étiquetage de wagons transportant des matières radioactives de la classe 7

Un représentant de l'Office central a attiré l'attention sur le fait qu'une décision concernant un document informel est restée en suspens lors de la dernière Réunion commune. Le groupe de travail **ad hoc** restreint relatif à la classe 7 avait proposé de fixer des plaques-étiquettes sur les quatre faces des wagons transportant des matières radioactives, afin de tenir compte du paragraphe 546 de la ST-1.

Le représentant du Royaume-Uni a répliqué que la disposition spéciale du paragraphe 570 ST-1 applicable aux transports ferroviaires, selon laquelle deux plaques-étiquettes fixées sur les faces longitudinales du wagon sont suffisantes, prévaut sur la prescription du paragraphe 546 ST-1.

benötigt somit ein Mandat, um diese Änderungen der Gemeinsamen Tagung und der WP.15 zur Kenntnis zu bringen und für das RID in einem Fehlerverzeichnis zu den Notifizierungstexten zu veröffentlichen.

Der RID-Fachausschuss einigte sich auf folgendes Mandat: Fortsetzung der Überprüfung der Tabelle A und Mitteilung der Ergebnisse an die Sekretariate, die diese als Fehlerverzeichnis veröffentlichen werden, und zwar zu Händen der WP.15 und als Anlage zum Rundschreiben, das vom Zentralamt Anfang Dezember für die Bestätigung der Annahme des umstrukturierten RID durch die Mitgliedstaaten versandt wird. Die Arbeitsgruppe wird auf Einladung Frankreichs vom 4. bis 6. September 2000 in Strasbourg tagen.

Der Vertreter Belgiens erklärte, dass diese Tabelle eine große Bedeutung habe, da bestimmte Vorschriften nur in der Tabelle erscheinen. Er könne nicht ohne weiteres alle Änderungen annehmen, die nach dem 31. Juli beschlossen werden, und er könne sich nicht einfach auf die Arbeiten verlassen, um sie anzunehmen.

Der Vertreter der Schweiz war der Ansicht, dass die Tabelle bis zum 1. Juli 2001 perfekt sein müsse. Es reiche nicht aus, die Übergangsfrist von 18 Monaten für die Vornahme von Korrekturen zu nutzen.

Der Vorsitzende vertrat die Ansicht, dass es nicht ausreiche, die Mängel in der Tabelle zu beklagen, man müsse auch aktiv an der Verbesserung der Tabelle mitarbeiten.

Die vom Vorsitzenden des RID-Fachausschusses und vom Vorsitzenden der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Vorgehensweise wurde schließlich angenommen.

## Teil 5

### Bezettelung von Wagen, die radioaktive Stoffe der Klasse 7 befördern

Ein Vertreter des Zentralamtes machte darauf aufmerksam, dass bei der Gemeinsamen Tagung noch eine Entscheidung aus einem informellen Dokument offen geblieben sei. Die kleine **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe zu Klasse 7 hatte beantragt, Wagen mit radioaktiven Stoffen an allen vier Seiten mit Großzetteln zu bezetteln, um dem Absatz 546 der ST-1 Rechnung zu tragen.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs entgegnete, dass die für den Schienenverkehr geltende spezielle Bestimmung des Absatzes 570 ST-1, wonach zwei Großzettel an den beiden Längsseiten ausreichend sind, Vorrang vor der Bestimmung des Absatzes 546 ST-1 habe.

Les représentants de la Roumanie et de l'Allemagne ont été d'avis que deux étiquettes seraient suffisantes. Le représentant de l'Allemagne a fait par ailleurs remarquer que l'on devrait renoncer, également pour des raisons relevant du droit relatif à la sécurité du travail, à fixer des étiquettes sur les faces frontales du wagon.

Le représentant de la Suède a par contre été d'avis qu'il y a le risque, que lorsqu'il y a deux étiquettes seulement, aucune étiquette de danger ne soit visible lorsque le wagon s'est renversé.

La proposition du document informel a été rejetée par 11 voix contre 1.

#### **Signalisation orange non rétro-réfléchissante**

Le représentant du CIT a proposé, en ce qui concerne l'exigence d'une signalisation "non rétro-réfléchissante", un alignement sur l'ADR, qui prescrit une signalisation "réfléchissante". A l'origine, l'exigence "non rétro-réfléchissante" avait été introduite afin d'exclure une confusion avec un signal français semblable, qui depuis n'existe plus.

Cette proposition a été soutenue par le représentant des Pays-Bas qui a expliqué que selon le RID actuel, il y a manquement aux prescriptions lorsqu'un grand conteneur doté de signalisations oranges rétro-réfléchissantes est transporté sur un wagon porteur.

L'exigence "non rétro-réfléchissante" a été supprimée. Il sera, par conséquent possible, à l'avenir, d'utiliser à la fois des signalisations oranges rétro-réfléchissantes et des signalisations oranges non rétro-réfléchissantes.

#### **Étiquetage des caisses mobiles**

Le représentant de l'Autriche a été d'avis que les Nota introduits pour le chapitre 5.3 de l'ADR, selon lesquels certaines prescriptions relatives à l'apposition de plaques-étiquettes ne sont pas applicables aux caisses mobiles, devraient être repris dans le RID, afin que les transports ferroviaires ne soient pas désavantagés. Ce désavantage toucherait en particulier les entreprises ferroviaires qui transportent encore des colis et qui doivent, selon les prescriptions en vigueur, étiqueter les caisses mobiles qu'elles utilisent.

Le représentant des Pays-Bas a répliqué que la Réunion commune avait décidé de traiter les caisses mobiles

Die Vertreter Rumäniens und Deutschland waren der Auffassung, dass zwei Zettel ausreichend seien. Der Vertreter Deutschlands ergänzte, dass auch aus arbeitsrechtlichen Gründen von einem Anbringen von Zetteln auf den Stirnseiten eines Wagens Abstand genommen werden sollte.

Der Vertreter Schwedens hingegen war der Ansicht, dass bei nur zwei Zetteln die Gefahr bestünde, dass bei einem umgekippten Wagen keine Gefahrenkennzeichnung mehr sichtbar ist.

Der Antrag aus dem informellen Dokument wurde mit 11 Ja-Stimmen und einer Nein-Stimme abgelehnt.

#### **Nicht rückstrahlende orangefarbene Kennzeichnung**

Der Vertreter des CIT beantragte, dass bezüglich der Forderung einer „nicht rückstrahlenden“ Kennzeichnung eine Anpassung an das ADR, in dem eine „rückstrahlende“ Kennzeichnung vorgeschrieben sei, vorgenommen wird. Ursprünglich sei die Forderung „nicht rückstrahlend“ aufgenommen worden, um eine Verwechslung mit einem ähnlich aussehenden französischen Signal, das es mittlerweile nicht mehr gebe, auszuschließen.

Der Vertreter der Niederlande unterstützte ihn und erklärte, dass nach dem heutigen RID ein Verstoß gegen die Vorschriften vorliege, wenn ein Großcontainer mit rückstrahlenden orangefarbenen Kennzeichnungen auf einem Tragwagen befördert werde.

Die Forderung „nicht rückstrahlend“ wurde gestrichen, so dass zukünftig sowohl rückstrahlende als auch nicht rückstrahlende orangefarbene Kennzeichnungen angebracht werden dürfen.

#### **Bezettelung von Wechselbehältern**

Der Vertreter Österreichs war der Auffassung, dass die für das Kapitel 5.3 des ADR aufgenommenen Bemerkungen, wonach bestimmte Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln nicht für Wechselaufbauten (Wechselbehälter) Anwendung finden, auch in das RID übernommen werden müssten, um eine Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs auszuschließen. Diese Benachteiligung betreffe insbesondere Eisenbahnunternehmen, die noch Stückgut befördern und nach der bisherigen Vorschriftenlage die von ihnen eingesetzten Wechselaufbauten zu bezetteln haben.

Der Vertreter der Niederlande entgegnete, dass die Gemeinsame Tagung beschlossen habe,

com-

me des grands conteneurs. A l'instar des grands conteneurs, une identification devrait rester possible dans le cas des caisses mobiles, même lorsque celles-ci sont déposées. Il s'agit par ailleurs d'un problème nouveau qui ne peut être résolu peu avant l'achèvement de la restructuration.

Le Président a critiqué que le WP.15 ait décidé une modification matérielle, alors que les résultats d'un groupe de travail à ce sujet (Bonn, 11-13.1.1999) n'ont pas encore été traités par la Réunion commune. Il a souligné que seule l'Allemagne avait voté contre cette décision au WP.15.

Le représentant du Danemark a été d'avis que les transports routiers et ferroviaires doivent être traités de manière différente, étant donné que dans le cas des transports routiers, le conducteur se trouve à proximité de la caisse mobile et dispose des documents nécessaires.

Le représentant de la France s'est prononcé en faveur du maintien des plaques-étiquettes pour caisses mobiles en trafic ferroviaire, étant donné qu'une caisse mobile peut être utilisée en trafic routier comme un véhicule, alors qu'en trafic ferroviaire, elle est toujours utilisée comme un grand conteneur. A son avis, il n'y a donc pas d'opposition entre la prescription de l'ADR et celle du RID.

Le représentant du CIT a regretté la décision du WP.15, étant donné que l'on a même pas tenté de rechercher une solution commune. Il a critiqué le fait que ces réglementations différentes compliquent inutilement un transfert du trafic sur le rail. Dans le cas d'un transport multimodal, les plaques-étiquettes devront maintenant être apposées dans les gares intermodales.

A l'issue d'un vote, 14 délégations se sont prononcées pour et une délégation contre le maintien des prescriptions actuelles.

Le représentant de l'Autriche a critiqué qu'avec cette décision de maintenir des éléments de sécurité, les entreprises ferroviaires sont punies, alors que les mêmes éléments de sécurité ont été abandonnés pour le trafic routier en raison d'autres arguments. Une adaptation à l'ADR aurait rendu possible une future réglementation commune.

Le représentant de la Suisse a déclaré que l'on devrait demander au WP.15 de revenir sur sa décision, afin

Wechselaufbauten

wie Großcontainer zu behandeln. Wie bei den Großcontainern müsste bei den Wechselaufbauten auch im abgestellten Zustand eine Identifizierung möglich bleiben. Darüber hinaus handele es sich um ein neues Problem, das kurz vor Abschluss der Umstrukturierung nicht gelöst werden könne.

Der Vorsitzende kritisierte, dass die WP.15 eine materielle Änderung beschlossen habe, obwohl die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema (Bonn, 11.-13.1.1999) von der Gemeinsamen Tagung noch nicht behandelt worden seien. Er betonte, dass nur Deutschland gegen diesen Beschluss in der WP.15 gestimmt habe.

Der Vertreter Dänemarks vertrat die Ansicht, dass Straßen- und Schienenverkehr unterschiedlich zu beurteilen seien, weil im Straßenverkehr der Fahrer in der Nähe des Wechselbehälter sei und über die notwendigen Unterlagen verfüge.

Der Vertreter Frankreichs sprach sich für die Beibehaltung der Großzettel für Wechselaufbauten im Schienenverkehr aus, da ein Wechselbehälter im Straßenverkehr wie ein Fahrzeug verwendet werden könne, während er im Schienenverkehr immer als Großcontainer verwendet werde. Insofern sehe er keinen Widerspruch zwischen der ADR- und der RID-Bestimmung.

Der Vertreter des CIT bedauerte die Entscheidung der WP.15, da nicht einmal der Versuch unternommen worden sei, eine gemeinsame Lösung zu suchen. Er bemängelte, dass mit diesen unterschiedlichen Regelungen eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene unnötig erschwert werde. Bei multimodalen Beförderung müssten die Großzettel nun auf Umschlagbahnhöfen angebracht werden.

Bei einer Abstimmung sprachen sich 14 Delegationen für und eine Delegation gegen die Beibehaltung der bisherigen Vorschriften aus.

Der Vertreter Österreichs kritisierte, dass die Eisenbahnunternehmen mit dieser Entscheidung, Sicherheitselemente beizubehalten, bestraft werden, während die gleichen Sicherheitselemente für den Straßenverkehr wegen anderer Argumente fallen gelassen worden seien. Eine Angleichung an das ADR hätte eine zukünftige gemeinsame Regelung möglich gemacht.

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass auf die WP.15 eingewirkt werden solle, ihre Entscheidung zu überdenken, um den multimodalen Verkehr nicht zu

que cela ne porte pas atteinte au transport multimodal.

Le Président a rappelé que le résultat du groupe de travail

de Bonn sera discuté lors de la prochaine Réunion commune. Il conviendra alors d'y inclure également la décision du WP.15. Il a invité les délégués à soumettre des propositions pertinentes à la Réunion commune.

## Partie 6

### Citernes en matière plastique renforcée de fibres (chapters 4.4 et 6.9)

Le Président a considéré que la décision de Venise (v. Bulletin 2/2000, p. 125 ss.) d'interdire de tels wagons-citernes ou, à tout le moins, d'exiger un châssis, hypothéquait une conception future.

La discussion a été rouverte sur la question des conteneurs-citernes étant donné que la Réunion commune de mars ne s'est pas penchée, faute de temps, sur l'exigence supplémentaire de l'ossature, bien qu'aucune proposition nouvelle pour amender le chapitre 6.9 n'ait été soumise.

Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'un conteneur-citerne n'est pas forcément gerbable, que le coefficient de sécurité peut être diminué s'il y a un cadre, que les nouvelles constructions sont davantage renforcées contre le tamponnement, donc d'une épaisseur supérieure et que les éléments longitudinaux ne sont plus nécessaires.

Le représentant des Pays-Bas s'est demandé si une protection contre l'endommagement, telle qu'elle figure au chapitre 6.8, devait être prévue et le représentant de l'UIP a rappelé que les petits wagons-citernes construits dans le passé n'ont causé aucun problème.

Le Président a estimé que la Commission d'experts devrait tenir compte de l'évolution technique et ne pas bloquer l'avenir. L'exigence d'un cadre pour le transport ferroviaire créerait un deuxième type de conteneur-citerne et désavantagerait le chemin de fer.

Le représentant de la Belgique a proposé d'exiger un cadre de renforcement en raison des contraintes de manipulation et de gerbage.

Par 5 voix pour, 4 voix contre et 8 abstentions la

beeinträchtigen.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass bei der nächsten

Gemeinsamen Tagung das Ergebnis der Arbeitsgruppe von Bonn behandelt werde. Dabei müsse auch die Entscheidung der WP.15 eingeschlossen werden. Er forderte die Delegationen auf, der Gemeinsamen Tagung entsprechende Anträge zu unterbreiten.

## Teil 6

### Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen

Der Vorsitzende vertrat die Ansicht, dass die Entscheidung von Venedig (s. Zeitschrift 2/2000, S. 125 ff), derartige Kesselwagen nicht zuzulassen oder zumindest einen Längsträger vorzuschreiben, eine zukünftige Entwicklung im vorhinein belasten werde.

Bezüglich der Frage der Tankcontainer wurde die Diskussion erneut eröffnet, da sich die Gemeinsame Tagung im März aus Zeitgründen mit der zusätzlichen Forderung eines Rahmenwerks nicht befassen konnte und kein neuer Antrag für eine Änderung des Kapitels 6.9 unterbreitet wurde.

Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass ein Tankcontainer nicht zwingend stapelbar sein müsse, dass der Sicherheitskoeffizient beim Vorhandensein eines Rahmenwerks vermindert werden könne, dass neue Konstruktionen zur Aufnahme von Stößen noch mehr verstärkt, d.h. mit einer höheren Wanddicke gebaut worden seien, und dass Längsträger nicht mehr erforderlich seien.

Der Vertreter der Niederlande stellte sich die Frage, ob nicht ein Schutz gegen Beschädigung gemäß Kapitel 6.8 vorgesehen werden sollte. Der Vertreter der UIP erinnerte daran, dass die in der Vergangenheit gebauten kleinen Kesselwagen keine Probleme bereitet hätten.

Der Vorsitzende vertrat die Ansicht, dass der RID-Fachausschuss der technischen Entwicklung Rechnung tragen und die Zukunft nicht behindern sollte. Die Anforderung eines Rahmenwerks für den Eisenbahnverkehr würde einen zweiten Tankcontainertyp schaffen und die Eisenbahn benachteiligen.

Der Vertreter Belgiens schlug vor, wegen der Kräfte bei der Handhabung und Stapelung einen Verstärkungsrahmen vorzuschreiben.

Mit 5 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 8

Commission d'experts a refusé de limiter en trafic ferroviaire l'utilisation des conteneurs-citerne à ceux comprenant un cadre complet.

Le représentant du Royaume-Uni a protesté contre ce vote, sans document, sur la base d'une proposition orale. Le Président a considéré qu'il était nécessaire de prendre une décision sur cette question restée en suspens.

#### **Citernes mobiles ONU**

Un représentant de l'Office central a regretté la décision de la Réunion commune de reprendre le texte complet, car ce chapitre du Règlement type de l'ONU constitue une anti-thèse de la restructuration, étant donné qu'il contient trois fois pratiquement les mêmes définitions et que certaines dispositions figurent également à trois reprises, à savoir pour les classes 3 à 9, pour les gaz liquéfiés non réfrigérés et pour les gaz liquéfiés réfrigérés. Compte tenu du fait que dans un proche avenir l'on traitera certainement des gaz comprimés et des gaz dissous sous pression, ainsi que des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), l'on s'éloignera d'un des objectifs de base de la restructuration, à savoir d'éliminer les doubles emplois et les redondances.

Le représentant de la France a déclaré que dans le Code IMDG l'on ne reprendra pas le texte complet et qu'ainsi il n'y aura pas d'harmonisation.

Le Président a suggéré, étant donné les remarques formulées sur l'inapplicabilité technique et les pressions divergentes d'un endroit à l'autre, que l'Office central, l'UIC et les autres délégations entreprennent les démarches nécessaires auprès du Sous-comité de l'ONU pour corriger la décision prise.

#### **Wagons-citernes autoportants**

Le représentant des Pays-Bas a présenté une proposition visant à interdire les wagons-citernes du type de construction autoportant (sans châssis). Il a relevé que les risques sont très importants lors du transport de gaz toxiques et inflammables et il a rappelé les conclusions du groupe de travail présidé par M. Kellerhaus "Technique des citernes et véhicules", à savoir l'amélioration du châssis par des éléments crash et l'installation de longerons latéraux et longitudinaux. Selon ses informations de tels wagons autoportants vont être construits pour le propane avec une

Enthaltungen lehnte es der RID-Fachausschuss ab, die Verwendung von Tankcontainern mit faserverstärkten Kunststoffen im Eisenbahnverkehr auf solche mit einem vollständigen Rahmenwerk zu beschränken.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs protestierte gegen diese Abstimmung, die auf mündlichen Antrag ohne Vorlage eines Dokuments durchgeführt worden sei. Der Vorsitzende war der Meinung, dass es notwendig gewesen sei, eine Entscheidung über diese offen gebliebene Frage zu treffen.

#### **Ortsbewegliche UN-Tanks**

Ein Vertreter des Zentralamtes bedauerte die Entscheidung der Gemeinsamen Tagung, den vollständigen Text aus dem UN-Modellvorschriftenwerk zu übernehmen, da dieses Kapitel in Widerspruch zum Ziel der Umstrukturierung stehe. Dieses Kapitel enthalte dreimal praktisch dieselben Begriffsbestimmungen und bestimmte Vorschriften seien ebenfalls dreimal – einmal für die Klassen 3 bis 9, einmal für die nicht tiefgekühlt verflüssigten Gase und einmal für die tiefgekühlt verflüssigten Gase – übernommen worden. Angesichts der Tatsache, dass in naher Zukunft sicherlich auch die verdichteten und die unter Druck gelösten Gase sowie die Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) aufgenommen werden, entferne man sich einem der Grundziele der Umstrukturierung, doppelte Vorschriften und Redundanzen zu beseitigen.

Der Vertreter Frankreichs erklärte, dass im IMDG-Code nicht der vollständige Text übernommen worden sei und damit keine Harmonisierung gegeben sei.

Der Vorsitzende regte an, dass das Zentralamt, die UIC und die übrigen Delegationen angesichts der vorgebrachten Bemerkungen zur mangelnden technischen Anwendbarkeit und der abweichenden Drücke die entsprechenden Schritte beim UN-Expertenunterausschuss unternehmen, um eine Kurskorrektur vorzunehmen.

#### **Selbsttragende Tankfahrzeuge**

Der Vertreter der Niederlande stellte einen Antrag vor, der zum Ziel hat, Kesselwagen in selbsttragender Bauweise (ohne Untergestell) zu verbieten. Er stellte fest, dass die Gefahren bei der Beförderung giftiger und entzündbarer Gase beträchtlich seien, und er erinnert an die Schlussfolgerungen der von Herrn Kellerhaus geleiteten Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, d.h. Verbesserung des Untergestells durch Crash-Elemente und Einbau von Längs- und Querträgern. Nach seiner Information sollen solche selbsttragenden Kesselwagen für die Beförderung von

augmentation du volume de 10 m<sup>3</sup> (de 110 à 120 m<sup>3</sup>). Le comportement en cas d'accident est un paramètre très important.

Le Président a soutenu le représentant des Pays-Bas et a déclaré que les conséquences des accidents devraient être prises en compte dans la conception de construction.

Le représentant du Royaume-Uni a présenté un document informel et a fait part de son étonnement, car cette question n'a rien à voir avec la restructuration. Il s'agit d'une proposition de fond qui demande un temps de réflexion, une argumentation et une justification. Aucune statistique ni analyse des coûts et bénéfices ne sont présentées. Pour prendre une décision de cette envergure il faut plus de détail. Il a finalement proposé de reporter la décision et prié le représentant des Pays-Bas de présenter une meilleure proposition pour une prochaine session.

Le représentant de l'UIC a communiqué le résultat des délibérations au sein du groupe permanent RID de l'UIC (GP RID), à savoir une décision majoritaire en faveur de la proposition des Pays-Bas. Si les chemins de fer tchèques (CZ) ont réservé leur avis, quelques réseaux ont estimé qu'il ne fallait pas fermer la porte à l'évolution.

Le représentant de l'UIP, qui s'était déclaré contre cette proposition au groupe précité, a appuyé le représentant du Royaume-Uni et déploré cette condamnation sans connaître la construction. Il a demandé que l'on présente des statistiques sur les accidents et des données contraires concrètes, vu les enjeux économiques.

Après que le représentant de la Suède, au nom de la Suède et de la Norvège, se fut déclaré opposé à cette interdiction et étant donné que la question n'était pas pressante, le Président a soumis au vote indicatif cette interdiction qui a donné le résultat suivant : 7 voix pour, 7 contre et 3 abstentions. Une proposition éteinte devrait être soumise à la prochaine session.

Le représentant des Pays-Bas a proposé que le thème de l'augmentation de la sécurité figure à l'ordre du jour des sessions de la Commission d'experts. Il a demandé une collaboration des autres Etats, réseaux et organisations concernées. Il a espéré que les

Propan mit einer Erhöhung des Volumens um 10 m<sup>3</sup> (von 110 m<sup>3</sup> auf 120 m<sup>3</sup>) gebaut werden. Das Unfallverhalten stelle einen sehr wichtigen Parameter dar.

Der Vorsitzende unterstützte den Vertreter der Niederlande und erklärte, dass die Unfallauswirkungen bei der Auslegung berücksichtigt werden sollten.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs stellte ein informelles Dokument vor und bringt sein Erstaunen darüber zum Ausdruck, dass diese Frage nichts mit der Umstrukturierung zu tun habe. Es handle sich dabei um einen grundlegenden Antrag, der Zeit zum Nachdenken, eine Argumentation und Begründung benötige. Es sei weder eine Statistik noch eine Kosten-/Nutzenanalyse vorgelegt worden. Um eine Entscheidung mit derartiger Tragweite treffen zu können, seien mehr Detailinformationen erforderlich. Er schlug schließlich vor, die Entscheidung zu vertagen und den Vertreter der Niederlande zu bitten, für eine der nächsten Tagungen einen besseren Antrag zu unterbreiten.

Der Vertreter der UIC unterrichtete über die Ergebnisse der Beratungen im Rahmen der Ständigen Gruppe RID der UIC (GP RID). Es sei eine mehrheitliche Entscheidung zu Gunsten des Antrags der Niederlande getroffen worden. Während sich die Tschechischen Bahnen ihre Stellungnahme noch vorbehalten haben, seien einige Bahnen der Ansicht gewesen, dass eine Entwicklung nicht behindert werden sollte.

Der Vertreter der UIP, der sich bei der oben genannten Gruppe gegen den Antrag ausgesprochen hatte, unterstützte den Vertreter des Vereinigten Königreichs und bedauert, dass ein Verbot gefordert werde, ohne dass man über Informationen über den Bau verfüge. Er forderte, dass angesichts der wirtschaftlichen Auswirkungen Unfallstatistiken und konkrete Zahlen vorgelegt werden.

Der Vertreter Schwedens sprach sich im Namen Schwedens und Norwegens gegen ein solches Verbot aus. Da es sich nicht um ein dringendes Problem handelt, führte der Vorsitzende eine indikative Abstimmung zu diesem Verbot durch, die folgendes Ergebnis liefert: 7 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen. Der nächsten Tagung sollte ein vertieftes Dokument unterbreitet werden.

Der Vertreter der Niederlande schlug vor, dass die Thematik der Erhöhung der Sicherheit in die Tagesordnung des RID-Fachausschusses aufgenommen wird. Er bat die übrigen Staaten, die Eisenbahnunternehmen und betroffenen Organisationen um Mithilfe. Er bringt

wagons-citernes autoportants ne seront pas très nombreux sur les réseaux, au détriment des autres plus sûrs.

Le Président a suggéré que ceux qui construiront de tels wagons devraient proposer une autre adaptation de la réglementation au lieu de simplement se référer à la seule disposition qui prévoit que le réservoir doit être calculé de manière à résister aux contraintes qui s'exercent de ce fait en plus des contraintes d'autres origines.

### **Adoption du RID restructuré et mise en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2001**

Par 15 voix pour, 0 contre et 2 abstentions la Commission d'experts a adopté le RID restructuré et approuvé sa mise en vigueur au 1er juillet 2001.

Le Président a remercié l'Office central pour les travaux accomplis. Il s'est félicité du résultat obtenu en rappelant qu'au début des travaux de restructuration tout le monde n'était pas d'accord. Il a rappelé en outre qu'en raison de la restructuration, un changement à la présidence de la Réunion commune avait été opéré, mais que Monsieur Visser a cependant été continuellement le garant de la qualité des travaux.

### **Questions diverses**

#### **Transposition de la directive Seveso II en ce qui concerne les gares de triage**

Un représentant de la France a informé sur le séminaire organisé par l'UIC et la CCFE en ce qui concerne la planification des mesures en cas d'urgences liées au transport de marchandises dangereuses dans les gares de triage (Dijon, 18/19.4.2000). Les Directions générales DG VII et XI (DG TREN et DG ENV) de la Commission européenne avaient mandaté les chemins de fer, à l'issue du séminaire de Barcelone, de procéder à un inventaire des plans d'urgences dans les gares de triage. La Commission européenne a été d'avis que les plans d'urgence correspondaient à peu près aux prescriptions de la directive Seveso II.

Un projet de fil conducteur pour les cas d'urgences dans les gares de triage, élaboré par l'UIC, a été présenté à Dijon. L'on était d'accord sur le fait que les chemins de fer européens étaient autorisés à élaborer un fil conducteur. Le projet doit toutefois être encore

seine Hoffnung darüber zum Ausdruck, dass nicht zahlreiche selbsttragende Kesselwagen zum Nachteil von Kesselwagen mit höherer Sicherheit eingestellt werden.

Der Vorsitzende regte an, dass die Hersteller solcher Wagen eine andere Anpassung des Regelwerks vorschlagen und nicht nur auf die einzige Bestimmung Bezug nehmen sollten anstatt sich ausschließlich auf die Vorschrift zu berufen, die vorsieht, dass der Tank so ausgelegt sein muss, dass er neben den Beanspruchungen anderen Ursprungs, den sich aus dieser Tatsache ergebenden Beanspruchungen widersteht.

### **Annahme des umstrukturierten RID und Inkraftsetzung zum 1. Juli 2001**

Mit 15 Ja-Stimmen, ohne Gegenstimme und 2 Enthaltungen verabschiedete der RID-Fachausschuss das umstrukturierte RID und genehmigt seine Inkraftsetzung zum 1. Juli 2001.

Der Vorsitzende dankte dem Zentralamt für die geleisteten Arbeiten. Er schätzte sich glücklich über die erzielten Ergebnisse und erinnert daran, dass zu Beginn der Umstrukturierungsarbeiten die Übereinstimmung nicht so einhellig gewesen sei. Er erinnerte auch daran, dass es wegen der Umstrukturierung eine Änderung im Vorsitz der Gemeinsamen Tagung gegeben habe, Herr Visser aber dennoch ein ständiger Garant für die Qualität der Arbeiten gewesen sei.

### **Verschiedenes**

#### **Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie für Rangierbahnhöfe**

Ein Vertreter Frankreichs berichtete über das von der UIC und der GEB veranstaltete Seminar über die Notfallplanung im Gefahrgutverkehr in Rangierbahnhöfen (Dijon, 18./19.4. 2000). Die Generaldirektionen GD VII und XI (GD TREN und GD ENV) der Europäischen Kommission hatten den Eisenbahnen nach dem Seminar von Barcelona den Auftrag erteilt, eine Bestandsaufnahme für Notfallpläne in Rangierbahnhöfen vorzunehmen. Die Europäische Kommission vertrete die Ansicht, dass die Notfallpläne in etwa den Bestimmungen der Seveso-II-Richtlinie entsprechen.

Ein von der UIC entwickelter Entwurf eines Leitfadens für Notfallpläne auf Rangierbahnhöfen sei in Dijon vorgestellt worden. Es habe Einigkeit darüber geherrscht, dass die europäischen Eisenbahnen befugt seien, einen Leitfaden zu erarbeiten. Der Entwurf sei



revu sur certains points. L'on discutera du calendrier ultérieur fin juin.

Selon l'avis du Président, la Commission d'experts du RID devrait commencer à se faire une opinion sur la manière de traiter cette initiative dans le RID. Il existe, en principe, deux possibilités : soit l'on laisse à la Commission européenne le soin de réaliser les plans relatifs aux urgences dans les gares de triage, soit l'on considère cela comme une tâche de la Commission d'experts du RID, qui pourrait aboutir dans l'adoption d'un fil conducteur à reprendre dans le règlement. Il a rappelé qu'il a été possible, après de longues discussions, de tenir le domaine des transports en dehors du champ d'application de la directive Seveso II. Contrairement au trafic ferroviaire, une réglementation équivalente à la directive Seveso II a été créée pour le trafic maritime.

Les représentants de la République tchèque, de la Roumanie, du Royaume-Uni et de la Belgique ont été d'avis que l'on devrait activement participer à l'élaboration de réglementations spécifiques au chemin de fer et que celles-ci devraient ensuite être introduites dans le RID. Une directive de la Commission européenne concernerait uniquement les Etats membres de l'UE, mais pas les autres Etats membres de la COTIF.

Le Président a résumé que la planification des mesures d'urgences dans les gares de triage est considérée comme une tâche future de la Commission d'experts du RID. Celle-ci devra examiner la fiche UIC et décider, après une prise de position critique, d'un renvoi éventuel à cette fiche dans la partie 1 du RID restructuré. Il a invité l'UIC à transmettre aux délégués de cette session le projet du fil conducteur.

Suite à cette séance, les délégués ont visité, sur invitation de la DB Cargo, la gare de triage de Nuremberg.

Dans le contexte de cette visite de la gare de triage de Nuremberg et de ses installations très modernes et de haute technologie, le Président a fait observer que les dispositions restrictives de manoeuvre de ces étiquettes de manoeuvre Nos 13 et 15 (interdiction du lancement par gravité p. ex.) constituent un risque plutôt qu'un avantage, en raison des manoeuvres supplémentaires. Il a suggéré que l'UIC s'occupe de la question des exceptions pour certaines installations, étant donné la vitesse très réduite avec laquelle se déroulent les opérations de triage.

aber in einigen Punkten noch zu überarbeiten. Über den weiteren Zeitplan werde Ende Juni diskutiert.

Nach Ansicht des Vorsitzenden sollte im RID-Fachausschuss eine Meinungsbildung darüber beginnen, wie im RID mit dieser Initiative umgegangen werde. Grundsätzlich gebe es zwei Möglichkeiten: Entweder man überlasse der Europäischen Kommission die Gestaltung für Notfallpläne auf Rangierbahnhöfen oder man sehe dies als Aufgabe des RID-Fachausschusses an, die in einer Aufnahme des Leitfadens im Regelwerk münden könnte. Er erinnert daran, dass es nach langen Diskussionen gelungen sei, den Verkehrsbereich aus der Seveso-II-Richtlinie herauszuhalten. Im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr sei für den Seeverkehr bereits eine der Seveso-II-Richtlinie gleichwertige Regelung geschaffen worden.

Die Vertreter der Tschechischen Republik, Rumäniens, des Vereinigten Königreichs und Belgiens vertraten die Ansicht, dass eisenbahnspezifische Regelungen aktiv mitgestaltet und anschließend in das RID aufgenommen werden sollten. Eine Richtlinie der Europäischen Kommission würde nur die EU-Mitgliedstaaten, nicht jedoch die übrigen COTIF-Mitgliedstaaten erfassen.

Der Vorsitzende fasste zusammen, dass die Notfallplanung auf Rangierbahnhöfen als zukünftige Aufgabe des RID-Fachausschusses angesehen werde. Der RID-Fachausschuss werde das UIC-Merkblatt zu prüfen haben, um nach einer kritischen Stellungnahme über einen eventuellen Verweis auf dieses Merkblatt in Teil 1 des umstrukturierten RID zu beschließen. Er forderte die UIC auf, den Delegierten dieser Tagung den Entwurf des Leitfadens zuzuleiten.

Im Anschluss an die Sitzung besuchten die Delegierten auf Einladung der DB Cargo den Rangierbahnhof Nürnberg.

In Zusammenhang mit der Besichtigung des Rangierbahnhofs Nürnberg mit seinen sehr modernen Einrichtungen und der eingesetzten hohen Technologie bemerkte der Vorsitzende, dass die durch die Rangierzettel nach Muster 13 und 15 eingeschränkten Behandlungsmöglichkeiten (z.B. Ablaufverbot) wegen der zusätzlichen Rangierbewegungen eher ein Sicherheitsverlust als ein Sicherheitsgewinn darstellen. Er regte an, dass sich die UIC angesichts der sehr geringen Geschwindigkeiten, mit denen die Ablaufbewegungen durchgeführt werden, mit Ausnahmen vom Ablaufverbot für bestimmte Anlagen beschäftigt.

Le représentant des Pays-Bas a rappelé que les Pays-Bas avaient déjà soumis dans le passé une telle proposition pour la classe 1 à la Commission d'experts qui l'a rejetée.

L'Office a été prié de soulever la question au groupe permanent RID de l'UIC pour que l'on puisse en débattre à la prochaine session de la Commission d'experts.

#### **Document informel INF.2 (Allemagne)**

Le représentant de l'Allemagne a brièvement présenté son document, dans lequel il propose d'introduire dans le RID une réglementation, selon laquelle les chargements de ferraille, pour lesquels un débit de dose élevé a été constaté auprès du destinataire ou lors d'un arrêt lié au transport, peuvent être transportés, sur ordre de l'autorité compétente, jusqu'au prochain endroit approprié afin de garantir la sécurité et de séparer les pièces contaminées.

Etant donné que cette problématique concerne également le trafic routier, la Commission d'experts du RID a décidé de transmettre ce document sans autre discussion directement à la Réunion commune.

#### **Document informel INF.4 (Allemagne)**

Le représentant de l'Allemagne a présenté son document, dans lequel il propose le montage de tampons anti-collision sur les nouveaux wagons-citernes. Le groupe de travail "Technique des citernes et véhicules", sous la présidence de M. Kellerhaus, dont le rapport final devra être soumis à la prochaine session de la Commission d'experts du RID, a procédé à une évaluation positive du projet de recherche "Wagons-citernes CeSa". Un des points principaux de ce projet de recherche était le développement d'un tampon anti-collision, dont les essais étaient prometteurs. Le délégué de l'Allemagne a déclaré qu'il soumettra des explications techniques plus précises pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID. A son avis, il conviendrait de tout d'abord mener une discussion de principe sur la question de savoir si de telles exigences concernant l'empêchement d'accidents devraient être introduites dans le RID. Une discussion technique pourrait être menée après que l'on dispose du rapport final.

Le représentant de la République tchèque a été d'avis que le RID ne devrait prescrire que des objectifs, mais pas la manière d'atteindre ces objectifs. Une exigence explicite concernant le montage d'un tampon anti-collision entraînerait des coûts relativement élevés en raison de la protection du brevet et constituerait un

Der Vertreter der Niederlande erinnerte daran, dass er dem RID-Fachausschuss einen derartigen Antrag bereits für die Klasse 1 unterbreitet habe, der aber abgelehnt worden sei.

Das Zentralamt wurde gebeten, diese Frage bei der nächsten Tagung der ständigen Gruppe RID der UIC aufzuwerfen, um bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses darüber beraten zu können.

#### **Informelles Dokument INF.2 (Deutschland)**

Der Vertreter Deutschlands gab eine kurz Einführung in sein Dokument, in dem er beantragt, im RID eine Regelung aufzunehmen, wonach Schrottladungen, bei denen beim Empfänger oder bei einem transportbedingten Aufenthalt eine erhöhte Dosisleistung festgestellt wird, unter Anweisung der zuständigen Behörde bis zum nächsten geeigneten Ort zwecks Sicherstellung und Separierung kontaminierter Teile weiterbefördert werden darf.

Da diese Problematik auch den Straßenverkehr betrifft, entschied der RID-Fachausschuss, dieses Dokument ohne weitere Erörterung direkt an die Gemeinsame Tagung weiterzuleiten.

#### **Informelles Dokument INF.4 (Deutschland)**

Der Vertreter Deutschlands stellte sein Dokument vor, in dem der Einbau von Crash-Puffern bei neuen Kesselwagen beantragt wird. Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ unter dem Vorsitz von Herrn Kellerhaus, deren Schlussbericht dem nächsten RID-Fachausschuss unterbreitet werden soll, habe eine positive Bewertung des Forschungsprojekts CeSa-Kesselwagen vorgenommen. Ein Schwerpunkt dieses Forschungsprojekts sei die Entwicklung eines Crash-Puffers gewesen, dessen Tests erfolversprechend verlaufen seien. Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass er nähere technische Erläuterungen für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses vorlegen werde. Nach seiner Ansicht sollte zuerst eine grundsätzliche Diskussion darüber geführt werden, ob im RID derartige Anforderungen zur Verhinderung von Unfällen aufgenommen werden sollten. Eine technische Diskussion könne nach Vorlage des Schlussberichts geführt werden.

Der Vertreter Tschechiens war der Auffassung, dass das RID nur Ziele, nicht jedoch die Art und Weise der Zielerreichung festschreiben sollte. Eine explizite Forderung nach Einbau eines Crash-Puffers würde wegen des Patentschutzes zu relativ hohen Kosten und zu einer Behinderung alternativer Entwicklungen

obstacle à des développements alternatifs. Il a rappelé que le RID ne se base actuellement que sur des conditions de transport normales, mais pas sur des conditions de transport en cas d'accident.

Le représentant des Pays-Bas a été d'avis que l'on devrait d'abord procéder à une analyse de risques objective des avantages et des inconvénients. Par exemple, les conséquences d'un choc de manoeuvre ordinaire pourraient constituer un tel inconvénient.

Le représentant de l'UIC a fait observer que de tels éléments nécessitaient une homologation de type de la part de l'UIC.

führen. Er erinnerte daran, dass das RID bisher nur von normalen Beförderungsbedingungen, nicht jedoch von Unfall-Beförderungsbedingungen ausgehe.

Der Vertreter der Niederlande vertrat die Meinung, dass zuerst eine objektive Risikoanalyse über die Vor- und Nachteile durchgeführt werden sollte. Ein Nachteil könnten beispielsweise die Auswirkungen eines normalen Rangierstoßes sein.

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass für derartige Elemente eine Bauartzulassung durch die UIC erforderlich sei.

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

*Genève, 3-14 juillet 2000*

### **Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)**

*Genf, 3.-14. Juli 2000*

### **Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR**

*Francfort, 17/18 août 2000*

### **Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR**

*Frankfurt, 17./18. August 2000*

### **Réunion commune du Groupe d'experts de l'Accord relatif aux marchandises RID et du Groupe permanent RID de l'UIC**

*Berne, 22-24 août 2000*

### **Gemeinsame Sitzung der Expertengruppe des RID-Güter-Übereinkommen und der ständigen RID-Gruppe der UIC**

*Bern, 22.-24. August 2000*

Un compte rendu succinct de ces réunions sera publié dans un prochain numéro du Bulletin.

Ein Kurzbericht über diese Tagungen wird in einem nächsten Heft veröffentlicht werden.

### **Accords particuliers multilatéraux du RID**

#### **Accord particulier multilatéral RID 4/2000**

au titre de l'article 5, § 2 CIM et de l'article 6, § 12 de la Directive 96/49/CE relatif au transport de peroxyde d'hydrogène de la classe 5.1, 1° a) en emballages composites du type 6HA1

- (1) Par dérogation aux prescriptions du marginal 503 (1) du RID, 2015 peroxyde d'hydrogène en solution aqueuse, stabilisée, avec plus de 60 % de

### **Multilaterale Sondervereinbarungen RID**

#### **Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/2000**

gemäß Artikel 5 § 2 CIM und Artikel 6 § 12 der Richtlinie 96/49/EG über die Beförderung von Wasserstoffperoxid der Klasse 5.1, Ziffer 1 a) in Kombinationsverpackungen des Typs 6HA1

- (1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 503 (1) des RID darf 2015 Wasserstoffperoxid, wässrige Lösungen, stabilisiert mit mehr als 60 % Wasser-

peroxyde d'hydrogène et au maximum 90,5 % de peroxyde d'hydrogène de la classe 5.1, 1° a) peut être transporté en emballages composites du code 6HA1 dans les conditions suivantes :

- (2) La matière doit être emballée dans des emballages composites du code 6HA1 dotés du marquage ONU UN **6HA1/X1,4/250/...**

Les emballages extérieurs doivent être en acier austénitique.

La capacité des emballages ne doit pas excéder 250 litres.

Les emballages doivent être pourvus d'évents assurés contre les fuites conformément au marg. 1500 (8).

Les emballages ne doivent pas compter plus de deux ans à partir de la date de fabrication.

- (3) Toutes les autres prescriptions relatives au transport de peroxyde d'hydrogène de la classe 5.1 1° a) s'appliquent par analogie.
- (4) En plus des indications prescrites par le RID, l'expéditeur devra porter dans le document de transport la mention suivante : "Transport convenu aux termes de l'article 5, § 2 CIM (RID 4/2000)".
- (5) Le présent accord s'applique jusqu'au 31 juillet 2005 aux transports effectués sur les territoires des Etats membres de la COTIF ayant signé cet accord; au cas où il serait révoqué auparavant par un des signataires, il ne restera applicable, jusqu'à la date susmentionnée, que pour les transports effectués sur les territoires des Etats membres de la COTIF ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.

L'Allemagne a initié cet accord particulier multilatéral.

stoffperoxid und höchstens 90,5 % Wasserstoffperoxid der Klasse 5.1 Ziffer 1a) unter Beachtung der folgenden Bedingungen in zugelassenen Kombinationsverpackungen der Kodierung 6HA1 befördert werden.

- (2) Die Stoffe müssen in Kombinationsverpackungen der Kodierung 6HA1 mit der UN-Kennzeichnung <sup>U</sup>/<sub>N</sub> **6HA1/X1,4/250/...**verpackt werden.

Die Außenverpackungen müssen aus austenitischem Stahl bestehen.

Der Fassungsraum der Verpackungen darf 250 Liter nicht überschreiten.

Die Verpackungen müssen mit auslaufsicheren Lüftungseinrichtungen nach Rn. 1500 (8) versehen sein.

Die Verpackungen dürfen ab Herstellungsdatum nicht älter als zwei Jahre sein.

- (3) Alle sonstigen Vorschriften für die Beförderung von Wasserstoffperoxid der Klasse 5.1 Ziffer 1a) sind entsprechend anzuwenden.
- (4) Zusätzlich zu dem im RID vorgeschriebenen Angaben hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Artikel 5 § 2 CIM (RID 4/2000)“.
- (5) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Juli 2005 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem Unterzeichner widerrufen wird; in diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Die Initiative zu dieser Sondervereinbarung geht von Deutschland aus.

## Jurisprudence

### Hof van Beroep te Anwerpen (4ème chambre)

Arrêt du 22 décembre 1997

1. **Le destinataire mentionné dans la lettre de voiture, agissant comme mandataire pour le destinataire final, accède au contrat de transport par l'acceptation des marchandises ou de la lettre de voiture et doit de ce fait être considéré comme destinataire contractuel. Les frais additionnels qui lui sont imputables, tels que droits de stationnement, demeurent à sa charge.**
2. **Le contrat de commission garde ses effets vis-à-vis du tiers nonobstant le fait que le commissionnaire dénonce l'identité de son commettant postérieurement à l'acte qu'il a commis.**
3. **Du fait de leur remise en compte-courant non assujetti à des formalités particulières, les factures "périodiques" de la SNCB/NMBS perdent leur individualité créant ainsi une quasi-novation de telle sorte que la prescription de droit commun (30 ans) devient applicable.**
4. **La surcharge de wagons de chemin de fer constitue une faute dans le chef du manutentionnaire professionnel qui est responsable de l'immobilisation des wagons qui s'en suit.**

Cf. article 15, §§ 4 et 5 et article 28, § 1 des RU CIM

Le libellé néerlandais de cet arrêt dans l'affaire Sobelgra nv c/ Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB/NMBS) se trouve dans la Revue juridique et économique "Droit européen des transports", Anvers, n° 5/1998, p. 714-724. Les principes directeurs ont été également tirés de cette revue.

## Rechtsprechung

### Hof van Beroep te Antwerpen (4. Kammer)

Urteil vom 22. Dezember 1997

1. **Der im Frachtbrief benannte beauftragte Empfänger, der als Auftraggeber für den Endempfänger handelt, wird durch die Entgegennahme der Güter oder des Frachtbriefes Partei des Beförderungsvertrages und muss aus diesem Grund als vertraglicher Endempfänger betrachtet werden. Die zusätzlichen Kosten, die ihm zuzurechnen sind, wie Wagenstandgeld, gehen zu seinen Lasten.**
2. **Der Kommissionsvertrag behält seine Wirkungen gegenüber dem Dritten ungeachtet des Umstands, dass der Kommissionär die Identität seines Auftraggebers nachträglich offenbart.**
3. **Infolge ihrer Einstellung in ein Kontokorrent, das keinen besonderen Formalitäten unterworfen ist, verlieren die "periodischen" Rechnungen der SNCB/NMBS ihre Individualität, wodurch eine Quasi-Novation mit der Folge geschaffen wird, dass eine allgemeine Verjährungsfrist (von 30 Jahren) anwendbar ist.**
4. **Die Überschreitung der Lastgrenze von Eisenbahnwaggons begründet das Verschulden des gewerblichen Beladers, der für die infolgedessen eintretende Stilllegung der Waggons haftbar ist.**

Vgl. Artikel 15 §§ 4, 5 und Artikel 28 § 1 CIM

Der niederländische Wortlaut dieses Urteils in Sachen Sobelgra nv v. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB/NMBS) findet sich in der juristischen und wirtschaftlichen Zeitschrift "European Transport Law", Antwerpen, Nr. 5/1998, S. 714-724. Die Leitsätze wurden ebenfalls dieser Zeitschrift entnommen.

## Informations diverses

### Professeur Dr iur Johann Georg Helm

M. Johann Georg Helm, Docteur en droit et professeur de la Faculté des sciences économiques et sociales de l'Université Friedrich-Alexander de Erlangen-Nuremberg est subitement décédé, à l'âge de 69 ans, le 17 mai 2000, à Königstein im Taunus.

Expert réputé en droit de transport, M. Johann Georg Helm a promu, dans de nombreuses études, le droit de transport, le droit des entreprises et des sociétés, le droit des assurances, le droit du travail et le droit commun privé, mais aussi le droit international public et l'histoire du droit. Il a, dans plusieurs éditions du grand commentaire au Code de commerce, commenté, avec une minutie particulière, le droit relatif aux commissionnaires de transport, le droit de transport des marchandises et le droit de transport ferroviaire des marchandises. Jusqu'à la fin de sa vie, il a travaillé à l'élaboration du commentaire relatif au droit de transport international qui est maintenant suffisamment avancé pour pouvoir être publié. En tant que principal commentateur du droit de transport en Allemagne, le Professeur Helm avait une grande influence sur la pratique en matière de droit de transport. Il était membre, depuis 1992, de la Commission d'experts pour la réforme du droit de transport au sein du Ministère fédéral de la Justice. Il était coéditeur de la revue "Droit de transport" et membre fondateur ainsi que membre du directoire de la Société allemande pour le droit de transport dont le siège est à Hambourg. En sa qualité d'expert en droit de transport, Johann Georg Helm a acquis une renommée internationale. La plupart des experts allemands et de nombreux experts étrangers en droit de transport ont contribué aux Mélanges en l'honneur de Johann Georg Helm qui devaient lui être remis à l'occasion de son 70ème anniversaire, le 17 février 2001. Maintenant, ces Mélanges lui rendront hommage sous forme de publication commémorative. Une des contributions aux Mélanges traite également de la révision de la COTIF, achevée en 1999 avec la signature du Protocole de Vilnius.

Johann Georg Helm était un personnage lettré et entièrement dévoué à sa tâche scientifique dans les domaines de la recherche, de l'enseignement et de la pratique. Tous ceux qui l'ont connu personnellement ou par le biais de ses activités et de ses publications garderont de Johann Georg Helm un souvenir respectueux.

## Sonstige Informationen

### Professor Dr. iur. Johann Georg Helm

Am 17. Mai 2000 ist Dr. iur. Johann Georg Helm, Ordinarius der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg im Alter von 69 Jahren in Königstein im Taunus überraschend gestorben.

Der bekannte Transportrechtler Johann Georg Helm hat in vielen Abhandlungen das Transportrecht, das Unternehmens- und Gesellschaftsrecht, das Versicherungsrecht, das Arbeitsrecht und das Allgemeine Privatrecht, aber auch das Völkerrecht und die Rechtsgeschichte gefördert. Mit außerordentlicher Sorgfalt hat er in mehreren Auflagen im HGB-Großkommentar das Speditionsrecht, das Frachtrecht und das Eisenbahnfrachtrecht erörtert. Bis zum Ende seiner Tage hat er an dem Kommentar zum Internationalen Transportrecht gearbeitet, der so weit fertiggestellt ist, dass er veröffentlicht werden kann. Als der maßgebliche Kommentator des Transportrechts in Deutschland hatte Professor Helm großen Einfluß auf die transportrechtliche Praxis. Seit 1992 war er Mitglied der Sachverständigen-Kommission zur Reform des Transportrechts im Bundesministerium der Justiz. Er war Mitherausgeber der Zeitschrift Transportrecht und Gründungs- und Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Hamburg. Johann Georg Helm hat als Transportrechtler internationales Ansehen erworben. Fast alle deutschen und viele ausländische Transportrechtler wirken an der Festschrift mit, die am 17. Februar 2001 Johann Georg Helm zu seinem 70. Geburtstag überreicht werden sollte. Die Festgabe wird ihn jetzt als Gedächtnisschrift ehren. Einer der Beiträge der Festschrift behandelt auch die 1999 mit der Unterzeichnung des Protokolls von Vilnius abgeschlossene Revision des COTIF.

Johann Georg Helm war ein Gelehrter, der ganz seiner wissenschaftlichen Aufgabe in Forschung, Lehre und Praxis verpflichtet war. Alle die ihn persönlich oder durch sein Wirken und seine Veröffentlichungen gekannt haben, werden Johann Georg Helm stets in ehrender Erinnerung behalten.

## Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, 2ème édition entièrement remaniée, classeur à feuillets mobiles, commentaire poursuivi par **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, livraisons 3/99, état décembre 1999 et 1/00, état mai 2000, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

Le droit de transport des voyageurs est composé en Allemagne d'un grand nombre de prescriptions juridiques de différents niveaux. Au niveau des réglementations légales, il s'agit de la loi sur le transport des voyageurs (Personenbeförderungsgesetz - PBefG) ainsi que d'autres lois pour autant qu'elles se rapportent au transport routier des voyageurs, dont notamment la réglementation du Code civil allemand portant sur le contrat de voyage ainsi que la partie de la loi relative aux personnes gravement handicapées qui règle le transport gratuit de personnes gravement handicapées dans les transports publics. Parmi les ordonnances arrêtées en vue de la mise en oeuvre des lois applicables, il convient de mentionner l'ordonnance sur les conditions générales de transport relatives au transport par tramway et par trolleybus ainsi qu'au service de transport régulier par véhicule routier de voyageurs, l'ordonnance relative à l'exploitation des entreprises de services automobiles en trafic voyageurs, l'ordonnance relative à la compensation de prestations d'intérêt public dans le domaine du transport routier de voyageurs et l'ordonnance relative à l'accès à la profession de l'entrepreneur en transport routier de voyageurs (ordonnance relative à l'accès à la profession). Toutes ces prescriptions sont commentées en détail dans le commentaire de Bidinger, tout en tenant compte de la législation des Communautés européennes ainsi que d'accords internationaux. Cet ouvrage bien structuré et convivial est mis à jour et élargi en permanence.

Avec la livraison 3/99, les explications relatives à la procédure d'autorisation conformément à la loi sur le transport des voyageurs ont été entièrement reformulées et considérablement élargies. Afin d'accélérer la procédure d'autorisation, une réglementation a été introduite au moyen de la loi sur la restructuration des chemins de fer (Eisenbahnneuordnungsgesetz) de 1994, selon laquelle il doit être décidé d'une demande d'autorisation en l'espace d'un délai de trois mois; ce délai peut être prolongé de trois mois au maximum. En l'absence d'une réponse à l'issue de ce délai, l'autorisation est considérée comme étant accordée. Cette livraison traite en détail de cette fiction d'autorisation dont l'interprétation cause, de temps en temps encore, des difficultés à la pratique.

La livraison 1/00 tient compte de la jurisprudence actuelle, importante pour l'interprétation, notamment en ce qui concerne la question de l'autorentabilité d'une ligne du transport régional public en cas de subventions accordées

## Bücherschau

**Bidinger, Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Lieferung 3/99, Stand Dezember 1999, und 1/00, Stand Mai 2000, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Personenbeförderungsrecht umfasst in Deutschland zahlreiche Rechtsvorschriften unterschiedlichen Ranges. Auf der Ebene der gesetzlichen Regelungen handelt es sich um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie weitere Gesetze, sofern sie sich auf die Personenbeförderung auf der Straße beziehen, vornehmlich die Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Reisevertrag sowie des Abschnitts des Schwerbehindertengesetzes, der die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr regelt. Von den zur Ausführung der einschlägigen Gesetze erlassenen Verordnungen sind vor allem die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr und Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenverkehrsunternehmers (Berufszugangs-Verordnung) zu erwähnen. Alle diese Vorschriften werden im Kommentar von Bidinger - unter Berücksichtigung der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften und internationaler Abkommen - ausführlich kommentiert. Das klar gegliederte, benutzerfreundliche Werk wird ständig aktualisiert und erweitert.

Mit der Lieferung 3/99 sind Erläuterungen zum Genehmigungsverfahren gemäß dem Personenbeförderungsgesetz völlig neu gefasst und dabei wesentlich erweitert worden. Um das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, wurde durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz (1994) eine Regelung eingeführt, wonach über einen Antrag auf Genehmigung innerhalb einer Frist von drei Monaten zu entscheiden ist; diese Frist kann höchstens um weitere drei Monate verlängert werden. Wird die Genehmigung innerhalb dieser Frist versagt, gilt sie als erteilt. Auf diese Genehmigungsfiktion, die der Praxis ab und zu noch Auslegungsschwierigkeiten bereitet, wird in dieser Lieferung umfassend eingegangen.

Die Lieferung 1/00 berücksichtigt aktuelle, für die Auslegung wichtige Rechtsprechung vor allem zu der Frage der Eigenwirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Personennahverkehrs bei Zuschusszahlungen durch die

par le secteur public ainsi que le terme "trafic régulier". Par ailleurs, l'index a été entièrement remanié et élargi.

L'ouvrage, datant de 1961 et dont la 2ème édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, poursuit donc son objectif de constituer un compendium complet du droit allemand de transport des voyageurs.

**Fremuth Fritz et Thume Karl-Heinz** (éditeurs), *Kommentar zum Transportrecht* (Commentaire sur le droit de transport), Editions Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 2000

L'un des deux éditeurs, à savoir Fritz Fremuth, était membre de la Commission d'experts pour la réforme du droit de transport allemand créée en 1992 par le Ministère fédéral de la Justice. Le deuxième éditeur, Karl-Heinz Thume jouit également d'une excellente réputation dans les milieux spécialisés, notamment en sa qualité d'éditeur du commentaire sur la CMR paru aux mêmes éditions. Il est responsable de la deuxième partie du commentaire, qui comprend le commentaire relatif à la CMR. Pour la troisième partie, la Convention de Varsovie, il a été fait appel au Professeur Müller-Rostin, expert réputé en droit aérien. La quatrième partie, consacrée au droit relatif aux commissions et au magasinage, a été traitée par un autre membre de la Commission d'experts susmentionnée, l'avocat Harald de la Motte, lui aussi réputé dans les milieux spécialisés.

La partie du commentaire concernant le droit relatif au magasinage et aux déménagements est due aux avocats Teusch et Eckart, en tant que coauteurs. MM. Teusch et Eckart oeuvrent depuis plusieurs décennies dans ce domaine et disposent, par conséquent, également d'une grande expérience en la matière.

Comme il ressort des propos ci-dessus, le nouveau commentaire sur le droit de transport comporte des explications détaillées non seulement sur le droit de transport des marchandises, mais aussi sur le droit relatif aux commissions et au magasinage qui, depuis la réforme du droit de transport, sont réunis dans les §§ 407 à 475 des parties quatre à six du IVème tome du Code de commerce.

Ce nouveau commentaire devrait offrir une aide claire et succincte à tous les praticiens oeuvrant dans ce domaine juridique qui demeure complexe. La jurisprudence antérieure et la doctrine ont été prises en compte et intégrées dans la mesure où elles sont encore valables et ont encore une importance également pour le nouveau droit.

La loi portant réforme du droit de transport ne comporte ni une réglementation relative au droit transitaire ni une loi d'introduction à ce droit. La question du droit transitaire a une importance pratique pour les contrats de transport conclus avant la date de l'entrée en vigueur (1.7.1998) qui non

öffentliche Hand und zum Begriff "Linienverkehr". Außerdem wurde das Sachverzeichnis komplett neu bearbeitet und erweitert.

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, hält sich somit an seine Zielsetzung, ein aktuelles und möglichst umfassendes Compendium des gesamten deutschen Personenbeförderungsrechts darzustellen.

**Fremuth, Fritz und Thume, Karl-Heinz** (Hrsg.), *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 2000

Einer der beiden Herausgeber, und zwar Fritz Fremuth gehörte der 1992 vom Bundesministerium der Justiz eingesetzten Sachverständigenkommission für die Reform des deutschen Transportrechtes an. Auch der zweite Herausgeber Karl-Heinz Thume ist in der Fachwelt bestens bekannt, insbesondere auch als Herausgeber des im selben Verlag erschienen Kommentars zur CMR. Er zeichnet für den zweiten Teil des Kommentars, der die Erläuterungen zur CMR enthält, verantwortlich. Für den dritten Teil, das Warschauer Abkommen, konnte der bekannte Luftrechts-Experte Prof. Müller-Rostin gewonnen werden und den vierten Teil, der dem Spedition- und Lagerrecht gewidmet ist, bearbeitete ein weiteres Mitglied der vorgenannten Sachverständigenkommission, der ebenfalls in Fachkreisen bestens bekannte Rechtsanwalt Harald de la Motte.

Die Erläuterungen des Lagerrechts und des Umzugsrechts haben dankenswerterweise die Rechtsanwälte Teusch und Eckardt als Koautoren übernommen, die seit Jahrzehnten auf diesem Gebiet tätig sind und daher ebenfalls über weitreichende Erfahrungen verfügen.

Wie sich aus dem Vorgesagten ergibt, enthält der neue Kommentar zum Transportrecht umfassende Erläuterungen nicht nur des Frachtrechts, sondern auch des Spedition- und Lagerrechts, die seit der Transportrechtsreform im vierten bis sechsten Abschnitt des IV Buches des Handelsgesetzbuches in den §§ 407 bis 475 HGB zusammengefasst sind.

Auch dieser neue Kommentar soll jedem Praktiker, der auf diesem nach wie vor komplizierten Rechtsgebiet tätig wird, kurze und übersichtliche Hilfe bieten. Die frühere Rechtsprechung und Literatur sind, soweit sie auch für das neue Recht weiterhin Gültigkeit und Bedeutung haben, umfassend berücksichtigt und eingearbeitet worden.

Das Transportrechtsreformgesetz enthält weder eine Regelung zum Überleitungsrecht noch ein Einführungsgesetz hierzu. Die Frage des Übergangsrechts ist von praktischer Bedeutung für diejenigen Transportverträge, die vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens (1.7.1998) abgeschlossen und



pas encore été entièrement remplis. Fremuth s'est déjà penché en détail sur ces questions dans une étude parue dans la revue *Transportrecht* 1999, p. 95. Il est, par conséquent, l'expert compétent pour traiter ces questions dans le commentaire. Lorsqu'une loi antérieure est abrogée en raison d'une loi ultérieure, rien n'est réglé quant à la question de savoir si le nouveau droit est également applicable aux relations juridiques établies sous le droit antérieur. Un tel effet pour les relations juridiques établies sous le droit antérieur - du début de leur établissement (véritable effet rétroactif) ou à compter de l'entrée en vigueur du nouveau droit (faux effet rétroactif) - n'est, en principe, pas présumé, mais doit être clairement défini par la loi ou doit du moins en découler clairement. Fremuth parvient à la conclusion qu'il ne ressort pas de la loi portant réforme du droit de transport une volonté du législateur eu égard à un effet rétroactif véritable ou faux et qu'il convient, par conséquent, d'appliquer les principes généraux sur la validité des lois. En ce qui concerne les détails, il doit être renvoyé au commentaire.

Sont d'un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin, les explications en relation avec le § 432 (remboursement de frais divers) et l'article 23 de la CMR, à savoir la constatation que les droits de douane, qui ne doivent être versés par l'expéditeur que lors du vol de la marchandise tout d'abord non dédouanée, ne sont pas remboursables. En effet, ces frais ne sont pas occasionnés en raison du transport, mais par la perte/le vol de la marchandise. Cette question a également été discutée en détail dans le cadre de la révision de la COTIF. Le problème des actions extracontractuelles entamées par des tiers et le conflit qui y est lié, traité en détail dans le commentaire, a également joué un certain rôle dans le cadre de la révision, sans que cela ait abouti à une modification de l'article 51 de la CIM 1980.

Il convient d'observer, dans le contexte des explications relatives au contrat de déménagement, que la constatation selon laquelle les RU CIM ne comportent pas, contrairement à la CMR, une "exonération d'application" est certes pertinente, mais peut créer une fausse impression : étant donné que les RU CIM ont un caractère juridique contraignant, elles prévalent quand même sur le droit allemand, dans la mesure où elles sont contradictoires à ce dernier. Le droit allemand ne complète les RU CIM que dans la mesure où il comporte des dispositions spéciales qui ne sont pas réglées dans les RU CIM. Cela est par exemple le cas en ce qui concerne le § 451 a al. 1 du Code de commerce.

Les explications concernant le transport avec différents moyens de transport peuvent être approuvées sans réserve, dans la mesure où il s'agit de transports couverts par les RU CIM : l'article 48, § 1 des RU CIM présume que le lieu où le dommage s'est produit est connu; en renvoyant au droit relatif au parcours déterminant, le droit allemand aboutit au même résultat. Lorsque toutefois le dommage est intervenu sur le **parcours ferroviaire** ou lorsque le lieu où le dommage s'est produit est inconnu, la responsabilité continue à être réglée par les RU CIM, comme le constate, à

noch nicht vollständig abgewickelt wurden. Fremuth hat sich mit diesen Fragen bereits grundlegend in einem Aufsatz in der Zeitschrift *Transportrecht* 1999, S. 95 beschäftigt. Er ist daher auch der kompetente Fachmann, diese Fragen im Kommentar zu behandeln. Tritt ein früheres Gesetz auf Grund eines späteren Gesetzes außer Kraft, so besagt dies noch nichts darüber, ob das neue Recht auch für die unter dem früheren Recht begründeten Rechtsverhältnisse gilt. Eine solche Wirkung für früher entstandene Rechtsverhältnisse - vom Anfang ihrer Entstehung (echte Rückwirkung) oder vom Inkrafttreten des neuen Rechts an (unechte Rückwirkung) - ist grundsätzlich nicht anzunehmen, sondern muss vom Gesetz ausdrücklich bestimmt werden oder zumindest ihm eindeutig entnommen werden können. Fremuth kommt zum Schluß, dass sich aus dem Transportrechtsreformgesetz kein gesetzgeberischer Wille im Hinblick auf eine echte oder unechte Rückwirkung ergibt und daher die allgemeinen Grundsätze über die zeitliche Geltung der Gesetze anzuwenden sind. Hinsichtlich der Einzelheiten muss diesbezüglich auf den Kommentar verwiesen werden.

Von besonderem Interesse für die Leser dieser Zeitschrift sind die Ausführungen im Zusammenhang mit § 432 (Ersatz sonstiger Kosten) und Artikel 23 CMR, und zwar die Feststellung, dass Zölle, die erst bei Diebstahl des zunächst unverzollten Transportgutes vom Absender zu entrichten sind, nicht erstattungsfähig sind. Diese Kosten sind nicht aus Anlass der Beförderung, sondern durch den Verlust/Diebstahl des Gutes entstanden. Diese Frage wurde im Rahmen der Revision des COTIF ebenfalls eingehend diskutiert. Ebenfalls im Rahmen der Revision spielte das im Kommentar ausführlich behandelte Problem außervertraglicher Ansprüche vertragsfremder Dritter und der damit verbundene Interessenskonflikt eine gewisse Rolle, ohne dass es jedoch zu einer Änderung des Artikels 51 CIM 1980 kam.

Im Zusammenhang mit den Erläuterungen zum Umzugsvertrag ist zu bemerken, dass die Feststellung, die ER CIM enthalten im Gegensatz zur CMR keinen „Anwendungsausschluss“ durchaus richtig ist, aber einen falschen Eindruck erwecken könnte: Da die ER CIM zwingenden Rechtscharakter haben, gehen sie dem deutschen Recht dennoch vor, soweit sie im Widerspruch zu diesem stehen. Nur soweit das deutsche Recht Sondervorschriften in Bereichen enthält, die in den ER CIM nicht geregelt sind, ergänzt das deutsche Recht die ER CIM. Dies ist zum Beispiel der Fall hinsichtlich § 451 a Abs. 1 HGB.

Vorbehaltlos zuzustimmen ist den Ausführungen zur Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln, soweit es sich um die von den ER CIM erfassten Beförderungen handelt: Artikel 48 § 1 CIM setzt einen „bekannten Schadensort“ voraus; das deutsche Recht kommt durch Verweisung auf das maßgebende Teilstreckenrecht zum gleichen Ergebnis. Ist jedoch der Schaden auf der **Eisenbahnstrecke** eingetreten oder der Schadensort unbekannt, verbleibt es bei der Haftung nach CIM, wie der

juste titre, le commentaire.

Présente également un intérêt, en ce qui concerne l'interprétation de l'article 51 des RU CIM 1980, Autres actions, qui correspond à l'article 41 des RU CIM dans la teneur du Protocole 1999 de Vilnius, la constatation pertinente que l'article analogue de la CMR, l'article 28, s'applique également aux actions extracontractuelles de tiers lésés ne participant pas au contrat de transport, mais qui savaient ou devaient s'attendre à ce que leur marchandise serait transportée et ainsi soumise aux dangers d'un transport. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux actions extracontractuelles d'autres tiers qui ne participent d'aucune manière au contrat de transport et qui ne s'attendaient pas non plus au transport de la marchandise.

A l'avenir pourra également se poser pour les transports ferroviaires la question de savoir si l'article 51, alinéa 2 des RU CIM 1980 auquel correspond l'article 41, § 2 des RU CIM dans la teneur du Protocole 1999 de Vilnius, est également applicable aux auxiliaires qui transportent la marchandise uniquement sur un parcours qui n'est pas transfrontalier. La réponse à cette question doit être affirmative, comme le fait Thume pour l'article 28, par. 2 de la CMR.

Il convient finalement de constater qu'il correspond à la systématique de l'ouvrage d'exclure le transport des voyageurs du commentaire sur la Convention de Varsovie.

Dans différentes annexes sont reproduits d'autres règles juridiques, des Conditions générales et des documents de transport, mais aussi les Règles uniformes CIM (toutefois sans commentaire). Une bibliographie et un index détaillés complètent le commentaire et garantissent une utilisation facile.

Le commentaire peut être vivement recommandé et ne doit manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport.

**Hopt Klaus J., *Handelsgesetzbuch : GmbH und Co, Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*** (Code de commerce : S.A.R.L. et Cie, clauses de commerce, droit bancaire et droit boursier, droit de transport (sans droit maritime)), 30ème édition entièrement remaniée et élargie, Munich, Editions C.H. Beck, 2000 (Précis de Beck; volume 9), ISBN : 3-406-46416-5

Ce précis de Beck, initié par le Dr Adolf Baumbach et poursuivi par le Dr Konrad Duden jusqu'à la 24ème édition, déjà parue en 1980, paraît maintenant dans sa 30ème édition, qui a été entièrement remaniée et élargie.

Trois ouvrages du même auteur, parus aux Editions C.H. Beck, sont conçus de manière à ce qu'ils traitent le droit de commerce avec des points forts variant d'un ouvrage à l'autre, mais néanmoins comme unité : le commentaire au Code de commerce, le commentaire relatif aux représentants

Kommentar zu Recht feststellt.

Von Interesse für die Auslegung des Artikels 51 CIM 1980, Von Interesse für die Auslegung des Artikels 51 CIM 1980, Sonstige Ansprüche, der dem Artikel 41 CIM in der Fassung des Protokolls 1999 von Vilnius entspricht, ist die zutreffende Feststellung, dass der analoge Artikel 28 CMR auch die außervertraglichen Ansprüche jener am Frachtvertrag nicht beteiligten dritten Geschädigten erfasst, die wussten oder zumindest rechnen mussten, dass ihr Gut befördert und so den Gefahren eines Transportes ausgesetzt wird. Auf außervertragliche Ansprüche anderer außenstehende Dritter, die am Frachtvertrag in keiner Weise beteiligt sind und mit der Beförderung des Gutes auch nicht gerechnet haben, ist diese Bestimmung dagegen nicht anwendbar.

In Zukunft wird sich auch für Eisenbahnbeförderungen die Frage stellen können, ob Artikel 51 Absatz 2 CIM 1980, dem Artikel 41 § 2 CIM in der Fassung des Protokolls 1999 von Vilnius entspricht, auch für jene Hilfspersonen gilt, die das Gut nur über eine nicht grenzüberschreitende Teilstrecke befördern. Diese Frage wird, wie dies Thume für Artikel 28 Abs. 2 CMR tut, zu bejahen sein.

Festzuhalten ist schließlich, dass es der Systematik des Werkes entspricht, wenn die Kommentierung des Warschauer Abkommens die Personenbeförderung ausgeklammert wird.

In verschiedenen Anhängen werden andere Rechtsvorschriften, Allgemeine Geschäftsbedingungen und Frachtdokumente, aber auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (allerdings ohne Kommentar) abgedruckt. Ein ausführliches Literaturverzeichnis und Sachregister ergänzen den Kommentar und gewährleisten seine leichte Benützerbarkeit.

Der Kommentar kann wärmstens empfohlen werden und darf in keiner Transportrechtsbibliothek fehlen.

**Hopt, Klaus J., *Handelsgesetzbuch: GmbH und Co, Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)***, 30., völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage, München, Verlag C.H. Beck, 2000 (Becksche Kurzkommentare; Band 9), ISBN: 3-406-46416-5

Dieser von Dr. Adolf Baumbach begründete und bis zur 24. Auflage, die bereits 1980 erschienen ist, von Dr. Konrad Duden fortgeführte Becksche Kurzkommentar erscheint nunmehr in der 30. Auflage, die völlig neu bearbeitet und erweitert wurde.

Drei im Verlag C.H. Beck erschienenen Werke des selben Autors sind so aufeinander abgestimmt, dass sie das Handelsrecht mit jeweils verschiedener Schwerpunktsetzung, aber doch als zusammengehörend behandeln: Der Kommentar zum HGB, der Kommentar zum

de commerce et les modèles de contrats et de formulaires en ce qui concerne le droit des sociétés de commerce, le droit bancaire et le droit de transport (v. bibliographie ci-dessous).

Dans la 30<sup>ème</sup> édition du commentaire sur le Code de commerce est également nouvellement commenté le droit de transport, qui intéresse particulièrement les lecteurs de ce Bulletin. Par ailleurs, les Incoterms 2000 ont été nouvellement rédigés et, en partie, nouvellement commentés. Les Conditions générales des commissionnaires allemands avec état au 1<sup>er</sup> janvier 1999, qui ont été entièrement revues, ont elles aussi été introduites dans ce précis. Il s'agit de recommandations non contraignantes, de manière à ce que les parties au contrat demeurent libres de conclure des accords qui dérogent à cette recommandation.

La mise à jour de la 30<sup>ème</sup> édition du précis a été arrêtée au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Cependant, certaines lois annexes et des compléments apportés jusqu'au début de l'été 2000 ont pu être introduits encore au cours de l'impression.

L'index également mis à jour simplifie considérablement l'utilisation.

Ce commentaire, éprouvé depuis des décennies, donne un aperçu pratique et concis du droit commercial, y compris du droit de transport, sans qu'il soit pour cela nécessaire de recourir à une pléthore d'ouvrages complémentaires, ce qui représente un gain de temps et de travail considérable. Il constitue ainsi une aide précieuse pour l'utilisation quotidienne.

**Hopt Klaus J.** (Editeur), *Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschaft-, Bank- und Transportrecht* (Modèles de contrats et de formulaires relatifs au droit commercial, au droit des sociétés, au droit bancaire et au droit de transport), 2<sup>ème</sup> édition remaniée et considérablement élargie, Munich, C.H. Beck, 2000

La 2<sup>ème</sup> édition des "Modèles de contrats" remaniée et considérablement élargie compte presque 1'500 pages et est conçue comme ouvrage parallèle à Baumbach/Hopt, Code de commerce avec lois annexes (v. bibliographie ci-dessus). Ce livre suit, par conséquent, en ce qui concerne le contenu et la systématique, le précis sur le code de commerce susmentionné.

A partir des textes de loi et des problèmes juridiques, l'utilisateur peut immédiatement consulter les formulaires, modèles de contrats et listes d'examen liés aux différents contrats. Parallèlement à ces derniers, il trouvera dans le commentaire sur le code de commerce la jurisprudence et la doctrine spécialisée, ce qui lui permet de trouver, le cas échéant, des alternatives.

La structure parallèle est liée à de nombreux renvois. Cela permet d'alléger le contenu des différents tomes, ce qui représente en particulier pour le précis, un avantage considérable sans perte d'information.

Handelsvertreterrecht und das nachstehend (s.u.) ebenfalls besprochene Vertrags- und Formularbuch zum Handelsgesellschafts-, Bank- und Transportrecht.

In der 30. Auflage des Kommentars zum Handelsgesetzbuch ist insbesondere auch das die Leser dieser Zeitschrift besonders interessierende Transportrecht neu kommentiert. Neu gefasst und zum Teil völlig neu kommentiert wurden ferner die Incoterms 2000. Die von Grund auf novellierten Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen mit Stand vom 1. Januar 1999 sind ebenfalls in den Kurzkomentar aufgenommen. Es handelt sich um Empfehlungen, die unverbindlich sind, so dass es den Vertragsparteien unbenommen bleibt, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

Die 30. Auflage des Kurzkomentars ist auf dem Stand vom 1. Januar 2000; einzelne wichtige Nebengesetze und Ergänzungen bis Frühsommer 2000 konnten noch während der Drucklegung aufgenommen werden.

Das ebenfalls aktualisierte Sachverzeichnis erleichtert die Benützung ganz wesentlich.

Der seit Jahrzehnten bewährte Kommentar erlaubt es, dass Handelsrecht einschließlich des Transportrechtes praxisnahe und prägnant, ohne überflüssiges Beiwerk in arbeits- und zeitsparender Weise zu überschauen und ist damit eine außerordentlich wertvolle Hilfe für den täglichen Gebrauch.

**Hopt, Klaus J.** (Hrsg.), *Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschaft-, Bank- und Transportrecht*, 2. neu bearbeitete und erheblich erweiterte Auflage, München C.H. Beck, 2000

Das in 2. neu bearbeiteter und erheblich erweiterter Auflage erschienene Vertragshandbuch umfaßt nahezu 1'500 Seiten und ist als Parallelband zu Baumbach/Hopt, HGB mit Nebengesetzen konzipiert (s. o.). Inhaltlich und systematisch lehnt es sich also an den genannten HGB-Kurzkomentar an.

Zu den verschiedenen Verträgen kann der Benutzer ausgehend vom Gesetzestext und dem Rechtsproblem sofort die zugehörigen Formulare, Vertragsmuster und Prüfungslisten heranziehen. Andererseits findet er bei der Arbeit mit diesen im HGB-Kommentar die einschlägige Rechtsprechung und Literatur und kann so je nach Bedarf Alternativen finden.

Der parallele Aufbau ist mit zahlreichen Querverweisungen verbunden. Dies ermöglicht es, die einzelnen Bände stofflich zu entlasten, was gerade für den Kurzkomentar ein wesentlicher Gewinn ohne Verlust an Information ist.

Le "Modèles de contrats" est rédigé par des praticiens et destiné aux praticiens. Les rédacteurs sont des avocats et des notaires, des experts comptables et des juristes spécialisés en droit bancaire. Le "Modèle de contrats" s'adresse à la fois aux juristes et aux commerçants ainsi qu'à d'autres personnes qui recourent au Code de commerce en tant qu'auteurs ou utilisateurs de contrats ou en tant que parties au contrat. L'accent est mis sur l'aspect pratique de l'utilisation. Le lien avec le commentaire sur le Code de commerce garantit toutefois que les bases théoriques ne sont pas négligées.

Pour les lecteurs de ce Bulletin, il est particulièrement important que la partie VII, Droit de transport, repose sur la toute nouvelle base de la loi sur la réforme du droit de transport du 25 juin 1998. Aussi bien le développement législatif que le développement de la jurisprudence et de la doctrine ont été pris en compte.

Sont rendus et pourvus de remarques à la fois les documents du transporteur, comme la lettre de voiture CIM, la lettre de voiture internationale en trafic international routier des marchandises, la fiche d'envoi en trafic national ferroviaire allemand, la lettre de voiture aérienne de la Lufthansa et les documents dans les domaines du fret maritime, les documents de commissions de transport et les documents de magasinage.

Le "Modèles de contrats et de formulaires" publié par Hopt peut être vivement recommandé à tous les praticiens.

Das Vertragshandbuch ist von der Praxis für die Praxis geschrieben: Die Bearbeiter sind Rechtsanwälte und Notare, Wirtschaftsprüfer und Bankjuristen. Das Vertragshandbuch wendet sich sowohl an Juristen als auch an Kaufleute und sonstige Personen, die als Verfasser, Anwender oder Parteien von Verträgen mit dem Handelsgesetzbuch zu tun haben. Die praktische Nutzenanwendung steht im Vordergrund, allerdings gewährleistet der Zusammenhang mit dem HGB-Kommentar auch, dass die theoretischen Grundlagen nicht zu kurz kommen.

Für die Leser dieser Zeitschrift ist von besonderer Bedeutung, dass der Teil VII, Transportrecht, auf der ganz neuen Grundlage im Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 aufgebaut ist. Sowohl die Weiterentwicklung durch den Gesetzgeber als auch in der Rechtsprechung und im Schrifttum wurde berücksichtigt.

Abgedruckt und mit Anmerkungen versehen sind sowohl Frachtführerdokumente, wie der CIM-Frachtbrief, der internationale Frachtbrief im internationalen Straßengüterverkehr, das Versandblatt des innerdeutschen Eisenbahnverkehrs und der Luftfrachtbrief der Lufthansa als auch Dokumente im Bereich der Seefracht, Speditionsdokumente und Lagerdokumente.

Das von Hopt herausgegebene Vertrags- und Formularbuch kann allen Anwendern für die Praxis nur wärmstens empfohlen werden.

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

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

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2856/2000, p. 531/532 - Vol de marchandises. Faute lourde et assurance (M. Tilche); Prescription : gare au piège de l'assignation nulle !

*Idem*, n° 2857/2000, p. 551 - Vente et livraison. Quel régime ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 2858/2000, p. 563/564 - Crash du Concorde - indemnisation des victimes; p. 569 - Livraison "au compte-gouttes" (M. Tilche)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 3/2000, p. 307-311 - De onstuitbare opmars van de CMR (The unstoppable march of the CMR, K.F. Haak); p. 313-327 - Stuwning door de afsender in het wegvervoer: gedeelde aansprakelijkheid? (Stowing by the consignor in road transport: partial liability? L. Verbeke); p. 329-341 - Dutch case law on Art. 29 CMR (F.G.M. Smeele); p. 343-349 - Artikel 23 § 4 van het CMR-Verdrag getoest aan de Algemene CMR-Verzekeringsvoorwaarden of de verbazing van de struisvogel (Article 23 § 4 CMR versus the general CMR insurance terms or the amazement of the ostrich, P. Buyl); p. 351-361 - Zijn douanerechten, accijnzen, enz. kosten ten laste van de CMR-vervoerder krachtens art. 23.4 CMR? (Are customs duties and excises, etc., costs on the account of the carrier under art. 23.4. CMR? J. Loyens); p. 363-370 - CMR - Uninsured liabilities and risks (M. Cornette); p. 371-374 - From CMR to Logistics (A.O.E. Kneefel)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 28/2000, p. 35/37 - Des risques inhérents au contre remboursement bancaire (H. S. Th. Siegert)

*La vie du Rail*, Paris, n° 2755/2000, p. 9 - Certifer, partenaire et acteur (M. Barberon)

*Idem*, 2755/2000, p. 9 - Interopérabilité. Industriels et réseaux préparent l'Europe du train (F.D.)

*Railway Gazette International*, Sutton, Surrey, August 2000, p. 458 - Interoperability moves closer; p. 487-490 - EC takes the lead in safety regulation (M. Spackman)

*Swiss Traffic*, Bundesamt für Verkehr, Bern, Nr. 15/2000, S. 6-8 - ERTMS/ETCS - das Schlüsselprojekt für die Interoperabilität der europäischen Bahnen (P. Winter)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 6/2000, S. 234-238 - Neuregelungen im internationalen Luftfrachtverkehr: Montrealer Protokoll Nr. 4 und Montrealer Übereinkommen (W. Müller-Rostin); S. 239-242 - Ansprüche gegen den ausführenden Frachtführer bei internationalen Lufttransporten (M. Zapp)

*Idem*, Nr. 7-8/2000, S. 227-297 - Die Haftung des ausführenden Frachtführers nach § 437 HGB (K. Ramming)