



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

5/2000

108^e Année • Septembre - Octobre
108. Jahrgang • September - Oktober

Sommaire

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF, Lettonie, p. 337
Adhésion au Protocole 1999, Albanie, p. 338
Liste des lignes CIV, p. 338
Liste des lignes CIM, p. 339

Organes de l'OTIF

Office central

Changement à la direction de l'Office central, p. 340

Marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU) - Genève, 3-12.7.2000 - p. 346

Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR - Francfort-sur-le-Main, 17/18.8.2000 - p. 350

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. 360

Réunion commune RID/ADR

Berne, 11-15.9.2000, p. 362

Accords particuliers multilatéraux du RID

- Accord particulier multilatéral RID 1/2000, p. 369
- Accord particulier multilatéral RID 4/2000, p. 370
- Accord particulier multilatéral RID 5/2000, p. 370

Coopération avec les organisations et associations internationales

Conférence diplomatique - CMNI - Budapest, 25.9-3.10.2000 - p. 373

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer - 54ème session - Genève, 3-5.10.2000 - p. 374

Groupe de travail du transport combiné - Genève, 4-6.9.2000 - p. 375

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF, Lettland, S. 337
Beitritt zum Protokoll 1999, Albanien, S. 338
Liste der Linien CIV, S. 338
Liste der Linien CIM, S. 339

Organe der OTIF

Zentralamt

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes, S. 340

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO) - Genf, 3.-12.7.2000 - S. 346

Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR - Frankfurt am Main, 17./18.8.2000 - S. 350

Gemeinsame Sitzung der Expertengruppe des RID-Güter-Übereinkommens und der ständigen RID-Gruppe der UIC - Bern, 22.-24.8.2000 - S. 360

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 11.-15.9.2000, S. 362

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

- Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000, S. 369
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/2000, S. 370
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 5/2000, S. 370

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Diplomatische Konferenz - CMNI - Budapest, 25.9.-3.10.2000 - S. 373

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" - 54. Tagung - Genf, 3.-5.10.2000 - S. 374

Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ - Genf, 4.-6.9.2000 - S. 375

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Cours de formation - Löwenberg, 17-20.10.2000 - p. 375

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Ausbildungskurse - Löwenberg 17.-20.2000 - S. 375

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris - Arrêt du 29.9.1999 - Responsabilité du chemin de fer - Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité (droit national), p. 377

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris - Urteil vom 29.9.1999 - Haftung der Eisenbahn - Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung (Landesrecht), S. 377

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI) - Stockholm, 14/15.9.2000, p. 379

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI) - Stockholm, 14./15.9.2000, S. 379

Bibliographie

Herber Rolf (éditeur), Transportgesetze (Législation sur les transports), 2ème édition, lois allemandes, Conventions internationales et conditions commerciales en trafic marchandises, p. 382

Langenscheidts Pop-up Fachwörterbuch für Maschinen- und Anlagenbau, Englisch-Deutsch (Dictionnaire spécialisé anglais - allemand pour les constructions mécaniques et industrielles), p. 383

Pierre-Xavier Luciani, Les chemins de fer et l'exécution forcée (Die Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung), p. 384

PONS Kompaktwörterbuch Englisch-Deutsch und Deutsch-Englisch, Für alle Fälle (Dictionnaire compact anglais-allemand et allemand-anglais, A toutes fins utiles), p. 386

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 387

Bücherschau

Herber, Rolf (Herausgeber), Transportgesetze, 2. Auflage, Deutsche Gesetze, internationale Übereinkommen und Geschäftsbedingungen des Gütertransportrechts, S. 382

Langenscheidts Pop-up Fachwörterbuch für Maschinen- und Anlagenbau, Englisch - Deutsch, S. 383

Pierre-Xavier Luciani, Les chemins de fer et l'exécution forcée (Die Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung), S. 384

PONS Kompaktwörterbuch Englisch-Deutsch und Deutsch-Englisch, Für alle Fälle, S. 386

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 387

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
Internet : www.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
Internet : www.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 à la COTIF

Lettonie

Par notification du 1^{er} mars 2000, l'Office central, en tant que Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui assume, depuis le 3 juin 1999, les fonctions du Dépositaire provisoire (art. 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF), a communiqué aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF la demande d'adhésion de la Lettonie à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (v. Bulletin 1/2000, p. 1). A l'expiration du délai de six mois prévu par la Convention, il a constaté que la consultation des Etats membres n'a donné lieu à aucune opposition de leur part.

Par lettre-circulaire du 10 juillet 2000, l'Office central avait déjà notifié aux Etats membres la liste des lignes de la République de Lettonie, conformément à l'article 23, § 2, al. 4, en relation avec l'article 10 de la COTIF. Etant donné que l'instrument d'adhésion, daté du 7 février 2000, a également déjà été déposé, l'adhésion de la République de Lettonie a pris effet le 1^{er} septembre 2000, c'est-à-dire le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

Beitritt zum COTIF

Lettland

Am 1. März 2000 hat das Zentralamt als Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), welche die Aufgaben des vorläufigen Depositars seit dem 3. Juni 1999 wahrnimmt (Art. 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF), den Antrag Lettlands auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mitgeteilt (s. Zeitschrift 1/2000, S. 1). Bei Ablauf der im Übereinkommen vorgesehenen Frist von sechs Monaten hat es festgestellt, dass die Konsultation der Mitgliedstaaten zu keinem Einspruch geführt hat.

Mit Rundschreiben vom 10. Juli 2000 hatte das Zentralamt bereits die Liste der Linien der Republik Lettland den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 23 § 2 Abs. 4 in Verbindung mit Artikel 10 COTIF mitgeteilt. Da auch die Beitrittsurkunde, datiert vom 7. Februar 2000, bereits hinterlegt worden ist, ist der Beitritt der Republik Lettland am 1. September 2000, also am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien des neuen Mitgliedstaates mitgeteilt hat, wirksam geworden.

Lors du dépôt de l'instrument d'adhésion, la République de Lettonie s'est réservé le droit, conformément à l'article 3, § 1 de l'Appendice A à la COTIF, de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur le territoire de la République de Lettonie l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ressortissants de la République de Lettonie ou des personnes ayant leur résidence habituelle en République de Lettonie.

Bei der Hinterlegung der Beitrittsurkunde behielt sich die Republik Lettland gemäß Artikel 3 § 1 des Anhangs A zum COTIF vor, sämtliche Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anzuwenden, wenn sich der Unfall auf dem Gebiet der Republik Lettland ereignet hat und der Reisende Angehöriger der Republik Lettland ist oder in der Republik Lettland seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Adhésion au Protocole 1999

Albanie

En application de l'article 3, § 3 du Protocole 1999, l'Albanie, 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 provisoire¹ le 28 septembre 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).

Listes des lignes CIV (Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central n° 47 du 10 juillet 2000

Chapitre "Lettonie"

La République de Lettonie ayant déposé son instrument d'adhésion à la COTIF le 7 février 2000, un nouveau chapitre a été inséré dans la liste des lignes, avec une nouvelle liste des chapitres. Aux termes de l'article 23, § 2, dernier alinéa de la COTIF, cette adhésion a pris effet le 1er septembre 2000 (v. p. 337).

Beitritt zum Protokoll 1999

Albanien

In Anwendung des Artikels 3 § 3 des Protokolls 1999 ist Albanien, das dieses Protokoll während der dafür vorgesehenen Frist nicht unterzeichnet hat, diesem Protokoll durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beigetreten. Die Beitrittsurkunde wurde am 28. September 2000 beim vorläufigen Depositar¹ 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).

Liste der Linien CIV (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 47 vom 10. Juli 2000

Abschnitt "Lettland"

Da die Republik Lettland am 7. Februar 2000 ihre Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt hat, wurde ein neuer Abschnitt in die Liste der Linien aufgenommen. Eine neue Liste der Abschnitte wurde ebenfalls beigefügt. Gemäß Artikel 23 § 2 letzter Absatz COTIF wurde dieser Beitritt ab 1. September 2000 wirksam (s. S. 337).

¹

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.

Liste des lignes CIM
(Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central n° 63 du 10 juillet 2000

Chapitre "Lettonie"

La République de Lettonie ayant déposé son instrument d'adhésion à la COTIF le 7 février 2000, un nouveau chapitre a été inséré dans la liste des lignes, avec une nouvelle liste des chapitres. Aux termes de l'article 23, § 2, dernier alinéa de la COTIF, cette adhésion a pris effet le 1er septembre 2000 (v. p. 337).

Liste der Linien CIM
(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 63 vom 10. Juli 2000

Abschnitt "Lettland"

Da die Republik Lettland am 7. Februar 2000 ihre Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt hat, wurde ein neuer Abschnitt in die Liste der Linien aufgenommen. Eine neue Liste der Abschnitte wurde ebenfalls beigefügt. Gemäß Artikel 23 § 2 letzter Absatz COTIF wurde dieser Beitritt ab 1. September 2000 wirksam (s. S. 337).

Organes de l'OTIF

Office central

Changement à la direction de l'Office central

M. Hans Rudolf Isliker a pris ses fonctions de Directeur général de l'Office central le 1er octobre 2000. Il a été nommé à ce poste par le Comité administratif lors d'une session extraordinaire, qui s'est tenue à Berne le 29 juin 2000 (v. Bulletin 3/2000, p. 200).

Diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, Monsieur Isliker est entré dans l'administration fédérale suisse en 1973 où il a tout d'abord assumé la fonction de Sous-directeur de l'Office fédéral des transports et de Chef de la Division technique avant d'être nommé, en 1987, Directeur suppléant de l'Office fédéral des transports. Monsieur Isliker a, en tant que délégué de la Suisse, activement participé aux travaux de la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, révision qui s'est achevée avec la signature, le 3 juin 1999, du Protocole de Vilnius (Lituanie). Depuis 1995, Monsieur Isliker a également assumé la Présidence du Comité administratif de l'OTIF.

Monsieur Isliker remplace Monsieur Michel Burgmann (Allemagne) qui a démissionné du poste de Directeur général de l'Office central le 31 mars 2000.

Le mandat de M. Burgmann a été marqué par la révision en profondeur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. Cette révision a été achevée avec succès, à l'issue de la 5ème Assemblée générale de l'OTIF (26.5-3.6.1999), avec la signature, le 3 juin 1999, du Protocole de Vilnius (Lituanie). Lors d'une réception organisée à l'Office central, le 29 mars 2000, à l'occasion du départ de M. Burgmann, M. Isliker, alors Président en exercice du Comité administratif, a rendu hommage aux services rendus par M. Burgmann à l'OTIF dans un discours dont de larges extraits sont publiés ci-après.

Départ de Michel Burgmann

Un événement comme celui qui a lieu aujourd'hui ici, au siège de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) à Berne, est appelé réception.

Cela est correct, tout à fait neutre. Dans un premier

Organe der OTIF

Zentralamt

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes

Herr Hans Rudolf Isliker hat seinen Dienst als Generaldirektor des Zentralamtes am 1. Oktober 2000 angetreten. Der Verwaltungsausschuss wählte ihn auf diesen Posten anlässlich einer außerordentlichen Tagung, die am 29. Juni 2000 in Bern stattfand (s. Zeitschrift 3/2000, S. 200).

Inhaber eines Diploms der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich, ist Herr Isliker 1973 in den Dienst der schweizerischen Bundesverwaltung eingetreten. Dort war er zunächst Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr und Leiter der Abteilung Technik, bevor er 1987 zum Stellvertretenden Direktor des Bundesamtes für Verkehr ernannt wurde. Als Delegierter der Schweiz hat Herr Isliker an den Arbeiten zur Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, die mit der Unterzeichnung des Protokolls von Vilnius (Litauen) am 3. Juni 1999 ihren Abschluss fanden, aktiv mitgewirkt. Seit 1995 nahm Herr Isliker auch die Funktion des Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses der OTIF wahr.

Herr Isliker tritt die Nachfolge von Herrn Burgmann (Deutschland) an, der am 31. März 2000 vom Amt des Generaldirektors des Zentralamtes zurückgetreten ist.

Das Mandat Herrn Burgmanns stand im Zeichen der umfassenden Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980. Diese Revision wurde am Ende der fünften Generalversammlung der OTIF (26.5-3.6.1999) mit der Unterzeichnung des Protokolls von Vilnius (Litauen) erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen eines Empfangs, der anlässlich des Abschieds Herrn Burgmanns am 29. März 2000 im Zentralamt stattfand, würdigte Herr Isliker, damals amtierender Vorsitzender des Verwaltungsausschusses, in einer Rede, von der weite Auszüge im Folgenden veröffentlicht sind, die Dienste, die Herr Burgmann für die OTIF geleistet hat.

Verabschiedung von Michel Burgmann

Einem Anlass wie dem heutigen hier am Sitz des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) in Bern sagt man Empfang.

Das ist auch richtig so, ganz neutral. Die

temps, cela permet d'éviter de se demander s'il s'agit d'un événement heureux ou triste, d'une véritable nécessité, d'une dernière occasion, d'une obligation ou d'un exercice de routine.

La réponse à cette question ne sera d'ailleurs probablement pas unanime. En ce qui me concerne, je dois vous avouer : la perspective de cette réception ne m'a guère réjoui.

Les adieux sont toujours douloureux. Des relations familiales sont rompues. Il ne s'agit, pour moi, pas seulement d'un adieu, mais aussi d'une perte. L'Office central et, par là-même, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) perdent un excellent Directeur général.

Il a récemment été réélu par le Comité administratif pour une nouvelle période. Et voilà qu'il part. Michel Burgmann s'est finalement vu proposer ce qu'il avait longuement désiré et ouvertement exprimé : le retour, pour la dernière étape de sa carrière professionnelle, à un poste de responsabilité au sein du Ministère allemand des transports, d'où il est venu. Pour lui, la tâche à Berne était accomplie.

Cette logique ne peut être réfutée. Le mandat de Michel Burgmann à Berne en tant que Directeur général avait débuté en 1995, à une époque où une révision en profondeur de la COTIF, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, était certes déjà esquissée, mais où un énorme travail devait encore être accompli.

En juin 1999, l'oeuvre était réalisée, scellée par le Protocole de Vilnius. Un résultat dont il peut être fier. Rares devaient être les personnes qui, au début, ont cru au succès.

De nombreuses personnes ont participé aux travaux, se sont engagées, à commencer par l'équipe de l'OCTI. Au centre des événements, le Directeur général a tenu les rennes, sans jamais perdre de vue l'objectif fixé. Il savait ce qu'il voulait. Du point de vue professionnel, il était toujours à la hauteur de la tâche, travaillant lui-même avec énergie. Il n'a pas hésité à suivre son chemin, si nécessaire sans égards diplomatiques.

Michel Burgmann était doté d'un excellent bagage professionnel. Diplômé en droit et en sciences politiques et doté d'une expérience acquise au cours de plusieurs missions internationales, le lieutenant de vaisseau est entré en 1970 au Ministère allemand des transports. Il a été affecté à différents services qui lui

Qualifizierung - handelt es sich um ein freudiges oder unerfreuliches Ereignis, um ein echtes Bedürfnis, die letzte Gelegenheit oder um eine Pflichtübung, handelt es sich im Grunde nur um Routine - man kann sie sich zunächst sparen.

Die Qualifizierung wird vermutlich auch nicht einhellig sein. Was mich betrifft, muss ich Ihnen gestehen: ich habe mich auf diesen Empfang nicht gefreut.

Abschied nehmen schmerzt immer. Vertraute Beziehungen werden gelöst. Für mich ist es aber nicht nur der Abschied. Es ist der Verlust. Das Zentralamt und damit die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) verlieren einen hervorragenden Generaldirektor.

Erst noch ist er vom Verwaltungsausschuss für eine weitere Amtszeit wiedergewählt worden. Nun geht er. Michel Burgmann war schließlich doch noch angeboten worden, was er sich lange und offen ausgesprochen gewünscht hatte: Die Rückkehr für den letzten Abschnitt seiner beruflichen Karriere auf einen angemessenen Posten im deutschen Verkehrsministerium, von dem er hergekommen war. Die Arbeit in Bern war für ihn getan.

Dieser Logik kann man sich nicht verwehren. Die Arbeit von Michel Burgmann in Bern als Generaldirektor des Zentralamtes hatte 1995 begonnen, damals als eine umfassende Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, des COTIF, bereits in den Umrissen skizziert war, jedoch eine Riesenarbeit bedeutete, die erst noch zu leisten war.

Im Juni 1999 stand das Werk, besiegelt im Protokoll von Vilnius. Ein Resultat, das sich wirklich sehen lassen darf. Nur wenige dürften zu Beginn daran geglaubt haben.

Viele hatten mitgearbeitet, hatten sich engagiert, vorab auch das ganze OCTI-Team. Im Zentrum des Geschehens hielt zielstrebig der Generaldirektor die Fäden in der Hand. Er wusste, was er wollte. Er war fachlich jeder Situation gewachsen, legte selber energisch Hand an. Und er scheute sich nicht, seinen Weg wenn nötig ohne diplomatische Rücksichtnahme zu verfolgen.

Michel Burgmann hatte hervorragende Voraussetzungen mitgebracht. Als Absolvent eines rechts- und staatswissenschaftlichen Studiums bereits mit Erfahrung in mehreren internationalen Einsätzen, trat der Oberleutnant zur See 1970 in das deutsche Bundesverkehrsministerium ein. Dort durchlief er

ont permis de se familiariser non seulement avec la politique des transports, mais aussi avec les particularités de l'aviation, des transports routiers, des transports publics régionaux et, notamment, avec le chemin de fer. Il a participé, de manière décisive, à la réforme des chemins de fer allemands et a finalement accédé au poste d'un sous-directeur à la Division des Chemins de fer, avant de rejoindre l'OCTI. Il avait depuis longtemps appris à connaître les questions liées à la COTIF dans le cadre de différentes fonctions. Une bonne culture générale, un esprit curieux et d'excellentes connaissances linguistiques l'ont particulièrement caractérisé.

Son travail en tant que Directeur général de l'OCTI a marqué sans aucun doute une phase décisive dans l'histoire de l'OTIF, à savoir l'adaptation de la COTIF au processus de réforme ferroviaire en Europe. La réglementation modernisée est prête. Le prochain défi consiste à l'introduire, de manière efficace, dans un environnement complexe et toujours en mouvement et à la mettre en oeuvre.

Michel Burgmann n'a plus considéré cette tâche comme étant la sienne. Il retourne dans son pays d'origine en tant que sous-directeur de la section "Transports routiers", ce qui représente, sans aucun doute, également un défi. Je lui souhaite beaucoup de chance et de satisfaction. Pour son travail en tant que Directeur général de l'OCTI, je lui exprime, au nom de l'OTIF et de son Comité administratif, organe qui l'a élu et que je représente ici, les remerciements mérités.

Je suis persuadé qu'il ne tournera pas entièrement le dos à l'Organisation. Et il ne quittera pas entièrement Berne. Les années à Berne l'ont également marqué. Pour cette raison, Michel Burgmann, je ne dis pas uniquement merci et adieu, mais aussi au revoir.

Entrée en fonctions de Hans Rudolf Isliker

Lors d'une réception organisée à l'Office central, le 12 octobre 2000, pour marquer son entrée en fonctions, M. Isliker, cette fois-ci en qualité de nouveau Directeur général de l'Office central a présenté les défis que l'OTIF devra relever au cours des prochaines années. Le discours prononcé à cette occasion est également publié ci-après.

L'Office central et ses défis

L'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) est le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Secrétariat signifie, outre l'ensemble des tâches administratives, notamment support dans le domaine d'activités de

verschiedene Stationen, die ihn sowohl mit der Verkehrspolitik, als auch je mit den Besonderheiten der Luftfahrt, des Straßenverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und namentlich der Eisenbahn vertraut machten. Maßgeblich an der deutschen Bahnreform beteiligt, war er schließlich zum Unterabteilungsleiter der Abteilung Eisenbahnen aufgestiegen, bevor er zum OCTI wechselte. Die Belange des COTIF hatte er schon lange in wechselnden Funktionen kennen gelernt. Eine fundierte Allgemeinbildung, breite Interessen und stupende Sprachkenntnisse zeichnen ihn besonders aus.

Seine Leistung als Generaldirektor des OCTI prägte eine zweifellos entscheidende Phase in der Geschichte der OTIF, die Anpassung des COTIF an den europäischen Bahnreformprozess. Das modernisierte Vertragswerk ist heute geschnürt. Es nun wirksam in ein komplexes, sich ständig weiter bewegendes Umfeld einzufügen und zur Wirkung zu bringen, ist die nächste Herausforderung.

Michel Burgmann sah diese Aufgabe nicht mehr für sich. Er kehrt zurück als Unterabteilungsleiter im Bereich Straßenverkehr. Zweifellos auch eine Herausforderung. Ich wünsche ihm dazu viel Glück und Befriedigung. Für seine Leistung als Generaldirektor des OCTI spreche ich ihm im Namen der OTIF und ihres Verwaltungsausschusses, dem Wahlgremium, das ich hier repräsentiere, den verdienten Dank aus.

Ich bin überzeugt, er wird der Organisation nicht voll den Rücken kehren. Und er wird Bern nicht ganz verlassen. Die Jahre in Bern waren auch für ihn prägend. Deshalb, Michel Burgmann, sage ich nicht nur danke und adieu, sondern auch auf Wiedersehen.

Amtsantritt von Hans Rudolf Isliker

Im Rahmen eines Empfangs, der am 12. Oktober 2000 anlässlich seiner Amtsübernahme im Zentralamt stattfand, stellte Herr Isliker, nunmehr in seiner Eigenschaft als neuer Generaldirektor des Zentralamtes, die Herausforderungen vor, welche die OTIF in den nächsten Jahren erwarten. Die bei dieser Gelegenheit gehaltene Rede wird ebenfalls im Folgenden veröffentlicht.

Das Zentralamt und seine Herausforderungen

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) ist das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF). Sekretariat bedeutet neben allen administrativen Aufgaben namentlich auch fachliche Betreuung des

l'Organisation et, par conséquent, compétence. C'est grâce à cette compétence que la révision en profondeur de la COTIF a pu être réalisée dans un délai aussi bref et qu'elle a pu être achevée avec succès l'an passé. Or, l'Office central est formé d'une petite équipe qui peut être performante uniquement parce que tous ses spécialistes sont prêts à remplir différentes tâches et à collaborer de manière flexible - soutenus par un service de traduction et un service administratif efficaces.

Jusqu'à présent, la compétence de l'Organisation était principalement axée sur le droit de transport. Il s'agit-là, comme le montre l'historique de la COTIF, d'une longue tradition.

Trois à quatre années devraient encore s'écouler jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF. Nous nous trouvons, par conséquent, dans une **phase transitoire, au cours de laquelle l'ancien droit reste applicable, alors que tout le monde attend l'entrée en vigueur du nouveau droit.**

Il s'agit, sans aucun doute, d'une phase décisive.

Celle-ci devrait être aussi brève que possible. Le processus de réforme ferroviaire en Europe est en plein cours. L'ampleur de son succès ne peut pas encore être évaluée de manière fiable. La nouvelle COTIF doit fournir à cette réforme et, par conséquent aux chemins de fer, dans leur situation concurrentielle difficile, des instruments apportant un soutien. Ces instruments doivent toutefois faire leur preuve dans la dure réalité. L'objectif ne peut pas consister à faire écouler plus de temps qu'il n'est indispensable. Tout doit donc être entrepris pour parvenir aux ratifications nécessaires de la nouvelle COTIF.

Outre le droit de transport éprouvé et adapté aux nouvelles données, la COTIF a été élargie par l'ajout du contrat d'utilisation de l'infrastructure - et notamment par l'ajout du droit d'admission sur la base des Appendices F et G. Ce droit d'admission est la nouveauté décisive qui reprend des idées fondamentales de la réforme ferroviaire.

Il s'agit-là d'un sujet très sensible :

- Le droit d'admission touche le domaine de compétence, et donc d'intérêts, de la Commission européenne ainsi que celui des organes d'autres organisations internationales.
- Des structures et des revendications quant aux rôles sont déjà données. Une politique habile sera

Aufgabenbereiches der Organisation und damit Fachkompetenz. Diese war Voraussetzung dafür, dass die große Revision des COTIF in erstaunlich kurzer Zeit bewältigt und letztes Jahr erfolgreich zum Abschluss gebracht werden konnte. Dabei besteht das Zentralamt aus einer kleinen Equipe, die ihre Leistung nur bringen kann, weil alle Fachkräfte bereit sind, verschiedene Aufgaben zu übernehmen und flexibel zusammenzuarbeiten - unterstützt von einem effizienten Übersetzungs- und Administrativdienst.

Im Zentrum der fachlichen Qualifikation stand bisher das Transportrecht. Diese Qualifikation hat - wie die Geschichte des COTIF zeigt - eine lange Tradition.

Bis das neue COTIF in Kraft treten kann, dürften noch drei bis vier Jahre vergehen. Wir befinden uns damit in einer **Übergangsphase, in der noch das alte Recht gilt, während jedermann auf das neue wartet.**

Es handelt sich zweifellos um eine sehr entscheidende Phase:

Sie sollte möglichst kurz bleiben. Der Bahnreformprozess in Europa ist in vollem Gang. Wie erfolgreich er schließlich sein wird, lässt sich noch nicht zuverlässig abschätzen. Mit dem neuen COTIF sollen ihm und damit den Bahnen in ihrem schwierigen Konkurrenzkampf unterstützende Instrumente zur Verfügung gestellt werden. Sie bedürfen jedoch der Bewährung in der harten Wirklichkeit. Es kann nicht das Ziel sein, damit länger als unbedingt nötig zuzuwarten. Also ist alles daran zu setzen, die erforderlichen Ratifizierungen des neuen COTIF zu erreichen.

Nebst dem erprobten, neuen Gegebenheiten angepassten Transportrecht hat das COTIF mit dem Infrastruktur-Nutzungsvertrag und namentlich dem Zulassungsrecht auf der Basis der Anhänge F und G eine Erweiterung erfahren. Dieses Zulassungsrecht ist die entscheidende Neuerung, welche Kerngedanken der Bahnreform aufnimmt.

Dabei handelt es sich aber um ein sehr delikates Thema:

- Es bewegt sich im Kompetenz- und entsprechend Interessenbereich der EU-Kommission sowie der Organe anderer internationaler Organisationen.
- Bereits sind Strukturen und Rollenansprüche vorgegeben. Eine geschickte Politik wird erforder-

nécessaire pour assurer à l'OTIF sa juste place.

- En ce qui concerne la transposition, différentes cultures juridiques nationales et différentes priorités financières interviendront également.

Les trois à quatre années à venir montreront dans quelle mesure la nouvelle COTIF, avec son "nouveau pilier", répondra aux exigences du processus de réforme ferroviaire et avec quelle efficacité l'OTIF pourra se positionner notamment par rapport à la Commission européenne.

Au cours de cette phase, les intérêts de l'OTIF doivent, par conséquent, être défendus au niveau stratégique avec circonspection, mais aussi avec énergie. Si cela réussit, la position importante souhaitée peut être atteinte. Sinon, il existe un danger de marginalisation de l'OTIF.

Les nouvelles tâches demandent que l'Office central dispose de spécialistes dans le domaine technique. Par ailleurs, il convient de s'atteler à l'introduction de la langue anglaise, ce qui nécessiterait, notamment eu égard au domaine technique, quelques mesures immédiates.

Malheureusement, les conditions pour une action immédiate ne sont pas particulièrement propices :

- La situation financière de l'Organisation ne laisse que peu de marge à un renforcement du personnel de l'Office central. Des adaptations ne peuvent être effectuées qu'à moyen terme.
- Ici et là existe le point de vue qu'il conviendrait, de toute façon, d'attendre l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF. Il convient de faire face à ce point de vue; il n'est pas logique, mais constitue tout au plus un moyen d'appliquer une éventuelle tactique retardatrice.

L'Office central tentera de faire face à cette situation par deux moyens :

Il doit, d'une part, amener les Etats membres, lors de la prochaine Assemblée générale ordinaire, qui se tiendra mi-novembre à Berne, à approuver un cadre financier approprié, ce qui ne sera pas possible sans une augmentation modérée des contributions.

Il doit, d'autre part, s'assurer un soutien substantiel de la part des autorités de surveillance technique des Etats membres et créer le réseau de relations nécessaire pour ce faire. Le succès dépendra de la rapidité avec laquelle l'Office central pourra non seulement recevoir, mais aussi donner.

lich sein, der OTIF den richtigen Platz zu sichern.

- Für die Umsetzung werden auch unterschiedliche nationale Rechtskulturen und finanzielle Prioritäten mitbestimmend sein.

In den nächsten drei bis vier Jahren wird sich zeigen, wie gut das COTIF mit seinem „neuen Bein“ den Ansprüchen des Bahnreformprozesses entspricht und wie wirkungsvoll sich die OTIF namentlich im Blickfeld der EU-Kommission positionieren kann.

Auftrag und Interessen der OTIF müssen deshalb in dieser Phase auf strategischer Ebene mit Umsicht, aber energisch wahrgenommen werden. Wenn dies gelingt, ist die gewünschte nachhaltig gewichtige Position erreichbar. Wenn nicht, besteht die Gefahr der Marginalisierung der OTIF.

Die neuen Aufgaben bedingen eine Ergänzung der Fachkompetenz des Zentralamtes in den technischen Bereich hinein. Es ist zudem die Einführung der englischen Sprache an die Hand zu nehmen, was gerade mit Blick auf den technischen Bereich einige Sofortmaßnahmen bedingte.

Leider sind die Voraussetzungen, entsprechend jetzt aktiv zu werden, nicht besonders günstig:

- Die finanzielle Situation der Organisation läßt kaum Spielraum für Neuanstellungen von Personal im Zentralamt. Anpassungen können nur mittelfristig vorgenommen werden.
- Da und dort herrscht auch die Meinung, es sei ohnehin zunächst das Inkrafttreten des neuen COTIF abzuwarten. Dieser Meinung ist entgegenzutreten; sie hat die Logik nicht für sich, dient höchstens allfälliger Verzögerungstaktik.

Dieser Situation wird das Zentralamt in zwei Richtungen zu begegnen versuchen:

Einerseits muss es die Mitgliedstaaten anlässlich der kommenden ordentlichen Generalversammlung Mitte November in Bern dazu bringen, einem angemessenen Finanzrahmen zuzustimmen, was nicht ohne moderate Beitragserhöhung zu haben ist.

Andererseits muß es sich eine substantielle Unterstützung der technischen Aufsichtsbehörden der Mitgliedländer sichern und das dafür notwendige Beziehungsnetz aufbauen. Der Erfolg wird davon abhängen, wie rasch das Zentralamt nicht nur nehmen, sondern auch geben kann.

En conclusion, il convient de souligner que le **credo de l'Office central doit consister à fournir, en tant qu'instrument des États, dans le contexte de différentes organisations internationales oeuvrant dans le domaine ferroviaire, un apport substantiel reconnu en faveur du chemin de fer.**

Zum Schluß sei betont: **Das Credo des Zentralamtes muss sein, als Instrument der staatlichen Seite, im Kontext verschiedener im Eisenbahnbereich tätiger internationaler Organisationen, einen anerkannten substantiellen Beitrag zu Gunsten der Eisenbahn zu leisten.**

Marchandises dangereuses

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

18ème session

Genève, 3-12 juillet 2000

Cette session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de la CEE/ONU était la troisième au cours de la période biennale 1999-2000 (v. Bulletin 6/1999, p. 500 ss.). L'OTIF était représentée par le Président du Groupe de travail de la Commission d'experts du RID "Restructuration du RID", M. Visser. Les décisions du Sous-comité devront être entérinées par le Comité d'experts au cours de sa session de décembre 2000 et pourront ensuite être publiées dans la 12ème édition des Recommandations de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses (Règlement type).

Réceptifs à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

Les travaux du groupe de travail, sous la Présidence du représentant de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), ont progressé de manière sensible. Le groupe de travail se réunira à nouveau au cours de la session de décembre du Comité d'experts. Il n'est pas sûr que l'on disposera déjà de textes consolidés pour la 12ème édition des Recommandations de l'ONU, et ce pour les raisons suivantes :

- les normes ISO ne seront pas encore toutes disponibles;
- il existe des différences en matière d'assurance de la qualité entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe;
- les réceptifs à gaz doivent être dotés de dispositifs de décompression;
- les réceptifs présentent des différences quant au taux de remplissage.

Par conséquent, il ne faut pas s'attendre, dans les prochaines années, à une modification des prescriptions du RID/ADR en ce qui concerne le transport de gaz.

Transport en vrac dans des citernes et des grands conteneurs

Un groupe de travail a, sur invitation de l'Allemagne, examiné la question du transport de matières solides en vrac. Le groupe de travail a proposé d'admettre au

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

18. Tagung

Genf, 3.-12. Juli 2000

Diese Sitzung des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter der ECE/UNO war die dritte im Zweijahreszeitraum 1999-2000 (s. Zeitschrift 6/1999, S. 500 ff). Die OTIF war durch den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses „Umstrukturierung des RID“, Herrn Visser, vertreten. Die Beschlüsse des Unterausschusses müssen vom Expertenausschuss in der Sitzung vom Dezember 2000 bestätigt werden und können dann in der 12. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Modellvorschriftenwerk) veröffentlicht werden.

Gasgefäße und Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC)

Die Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Vertreters des Europäischen Industriegase-Verbandes (EIGA) hat wichtige Fortschritte gemacht. Sie wird während der Dezembersitzung des Expertenausschusses weiter tagen. Es ist nicht sicher, ob im Dezember bereits konsolidierte Texte für die 12. Ausgabe der UN-Empfehlungen zur Verfügung stehen werden, und zwar aus folgenden Gründen:

- noch nicht alle ISO-Normen werden zur Verfügung stehen,
- Unterschiede in der Qualitätssicherung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Europa,
- Notwendigkeit der Druckentlastungseinrichtungen bei Gasgefäßen,
- unterschiedliche Füllungsgrade der Gefäße.

Mit der Änderung der Vorschriften des RID/ADR für die Beförderung von Gasen ist somit in den nächsten Jahren noch nicht zu rechnen.

Beförderung in loser Schüttung in Tanks und Großcontainern

Eine Arbeitsgruppe hatte auf Einladung Deutschlands die Fragen der Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung geprüft. Die Gruppe schlägt vor, gewisse

transport certaines matières pulvérulentes et granulaires dans des grands conteneurs répondant aux normes ISO. Les Etats-Unis d'Amérique ont toutefois émis de sérieuses réserves vis-à-vis de cette proposition. Malgré cela, l'expert de l'Allemagne poursuivra les travaux dans ce domaine.

Ordre des indications dans la lettre de voiture

Cette question, notamment l'ordre dans lequel sont indiqués le numéro ONU et la dénomination des matières, a déjà été traitée à plusieurs reprises par le Sous-comité. Lors de cette session, la Belgique a soumis une proposition visant à laisser facultatif l'ordre dans lequel sont indiqués le numéro ONU et la dénomination de la matière. Même l'expert des Etats-Unis d'Amérique avait signalé, lors d'une session antérieure, qu'il pourrait approuver cette solution de compromis. Cette solution a maintenant été rejetée, de manière inattendue, par l'expert des Etats-Unis d'Amérique. Suite à ce rejet, l'expert de la Belgique a demandé la réouverture de la discussion de principe et a proposé l'ordre d'usage dans le RID/ADR, à savoir numéro ONU - dénomination de la matière.

Il a été surprenant de constater que cette proposition a été adoptée avec une forte majorité (14:4). L'ordre actuel pourra ainsi être maintenu dans le RID/ADR et l'on peut espérer que l'OMI, en ce qui concerne le code IMDG, et l'OACI, en ce qui concerne les Instructions techniques, en décideront de même.

Certificat d'emportage du conteneur

Le Sous-comité a adopté une proposition des Pays-Bas et de la Belgique visant à adapter les prescriptions relatives au certificat d'emportage du conteneur au code IMDG. Ainsi, ces prescriptions devraient, à l'avenir, être également applicables aux wagons de marchandises et aux véhicules routiers, toutefois uniquement dans les cas où le transport ferroviaire ou routier est suivi d'un transport maritime. Si ces prescriptions doivent être introduites dans le RID, la question la plus importante sera, sans aucun doute, celle de savoir si un "certificat d'emportage du wagon" sera nécessaire pour les parcours maritimes courts.

Marchandises dangereuses en quantités limitées

La question de savoir s'il est nécessaire de renforcer les prescriptions concernant le transport de marchandises dangereuses en quantités limitées a de nouveau été longuement discutée. L'on a notamment abordé, sur proposition de l'Australie, les questions suivantes :

- l'étiquetage d'unités de transport contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées

pulverförmige und körnige Stoffe in Großcontainern, die gewissen ISO-Normen entsprechen, zur Beförderung zuzulassen. Seitens der Vereinigten Staaten von Amerika gab es jedoch erhebliche Bedenken gegen diese Vorschläge. Der Experte Deutschlands wird diese Arbeiten trotzdem weiterführen.

Reihenfolge der Angaben im Frachtbrief

Schon mehrmals hat der Unterausschuss diese Frage erörtert, insbesondere die Reihenfolge von UN-Nummer und Stoffbenennung. In dieser Sitzung lag ein Antrag Belgiens mit dem Ziel vor, die Reihenfolge von UN-Nummer und Stoffbenennung fakultativ zu lassen. Sogar der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika hatte bei einer früheren Tagung durchblicken lassen, dieser Kompromisslösung zustimmen zu können. Überraschenderweise wurde diese Lösung jetzt von dem Experten der Vereinigten Staaten von Amerika abgelehnt, worauf der Experte Belgiens darum bat, die Grunddiskussion wieder zu eröffnen, und er schlug die im RID/ADR übliche Reihenfolge (UN-Nr., Benennung) vor.

Erstaunlicherweise wurde dieser Antrag von einer großen Mehrheit (14 : 4) unterstützt. Damit kann im RID/ADR die bestehende Reihenfolge bleiben, und es ist zu hoffen, dass auch die IMO für den IMDG-Code und die ICAO für die Technischen Anweisungen in diesem Sinne beschließen werden.

Container-Packzertifikat

Der Unterausschuss hat einen niederländisch/belgischen Antrag angenommen mit dem Ziel, die Bestimmungen für das Container-Packzertifikat dem IMDG-Code anzupassen. Somit sollten diese Bestimmungen in Zukunft auch für Güterwagen und Straßenfahrzeuge gelten, jedoch nur in den Fällen, in denen nach der Schienen - oder Straßenbeförderung eine Seebeförderung folgt. Wenn diese Bestimmungen im RID aufzunehmen sind, wird zweifellos die wichtigste Frage sein, ob für Beförderungen auf kurzen Seestrecken auch ein „Wagen-Packzertifikat“ erforderlich sein wird.

Gefährliche Güter in begrenzten Mengen

Es fand wiederum eine ausführliche Diskussion über die Notwendigkeit statt, die Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter in begrenzten Mengen zu verschärfen. Dabei wurden auf Antrag Australiens insbesondere folgende Fragen erörtert:

- Ist die Bezettelung von Transporteinheiten mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen

est-il nécessaire ou non ?

- si oui, cet étiquetage doit-il être prévu à partir d'une certaine quantité ?
- ces prescriptions doivent-elles être applicables à certaines classes uniquement ?
- les prescriptions relatives à la documentation doivent-elles être modifiées ?

Après une discussion détaillée, au cours de laquelle les points de vue étaient très divergents, le Sous-comité a décidé que les unités de transport contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées devaient, en principe, être étiquetées, et ce pour les matières de toutes les classes, toutefois uniquement à partir de quantités minimales qu'il conviendra de définir.

Matières radioactives

Dans la 11ème édition sont introduites pour la première fois les conditions à remplir pour le transport de matières radioactives. Lors de la mise en vigueur de ces prescriptions dans les règlements de l'OMI, à savoir le code IMDG, et de l'OACI, à savoir les Instructions techniques, et du RID/ADR, l'on est malheureusement parvenu à des dates et des périodes transitoires divergentes. Etant donné que l'AIEA à Vienne est en premier lieu compétente pour les questions liées à la classe 7, la coopération avec le Sous-comité devrait être impérativement améliorée à l'avenir.

Harmonisation globale du système de classification

Générateurs d'aérosols (cartouches à gaz)

L'on n'a pas pu parvenir à un consensus en raison des points de vue trop divergents entre l'industrie des aérosols européenne et américaine.

Matières dangereuses du point de vue de l'environnement

Le Royaume-Uni a présenté un nouveau texte comprenant des critères harmonisés. De nombreux délégués ont toutefois exprimé des réserves quant à l'introduction de ces critères dans la 12ème édition du Règlement type de l'ONU. En effet, l'on dispose, pour de nombreuses matières, de données insuffisantes pour une classification correcte. Il a, par conséquent, été préconisé d'élargir la liste des matières affectées aux numéros ONU 3082, matières liquides n.s.a. dangereuses du point de vue de l'environnement, et 3077, matières solides n.s.a. dangereuses du point de vue de l'environnement. Après une longue discussion,

notwendig?

- Wenn ja, ist diese Bezeichnung ab einer gewissen Menge vorzusehen?
- Sollten diese Bestimmungen nur gelten für Güter von gewissen Klassen?
- Müssen die Bestimmungen über die Dokumentation geändert werden?

Nach einer langen Diskussion, bei der die Standpunkte sehr weit auseinander gingen, beschloss der Unterausschuss mehrheitlich, dass Transporteinheiten mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen grundsätzlich zu bezeichnen sind, und zwar für Güter aller Klassen, jedoch ab gewissen festzulegenden Mindestmengen.

Radioaktive Stoffe

In der 11. Ausgabe sind zum ersten Mal die Bedingungen für die Beförderung von radioaktiven Stoffen aufgenommen. Bei der Inkraftsetzung dieser Bestimmungen in den einzelnen Vorschriften der IMO (IMDG-Code), der ICAO (Technische Anweisungen) und im RID/ADR ist es jedoch bedauerlicherweise zu unterschiedlichen Terminen und Übergangsfristen gekommen. Da für die Klasse 7 jedoch zunächst die IAEA in Wien zuständig ist, sollte die Zusammenarbeit mit dem Unterausschuss in Zukunft unbedingt verbessert werden.

Weltweit harmonisiertes System für Klassifizierungskriterien

Aerosole (Druckgaspackungen)

Wegen unterschiedlicher Auffassungen der europäischen und amerikanischen Aerosol-Industrie konnte kein Konsens erreicht werden.

Umweltgefährdende Stoffe

Das Vereinigte Königreich hatte einen neuen Text mit harmonisierten Kriterien vorgelegt. Dennoch gab es bei vielen Experten Zurückhaltung, diese Kriterien in der 12. Ausgabe des Modellvorschriftenwerkes aufzunehmen. Für viele Stoffe liegen ungenügend Daten für eine richtige Klassifizierung vor. Es wurde deshalb bevorzugt die Liste der Stoffe, die den UN-Nummern 3082 Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n.a.g. und 3077 Umweltgefährdender Stoff, fest, n.a.g. zugeordnet sind, zu erweitern. Nach einer langen Diskussion beschloss der Unterausschuss, in der 12. Ausgabe des Modellvorschriftenwerkes noch keine

le Sous-comité a décidé de ne pas encore introduire dans la 12ème édition de critères concernant les matières dangereuses du point de vue de l'environnement.

Classification des mélanges et des solutions

Un groupe d'experts de l'OCDE a élaboré une nouvelle procédure pour la classification des mélanges et des solutions. Il a été déploré que les procédures proposées devenaient de plus en plus compliquées.

Communication des dangers

Un groupe de travail de l'OIT se penche déjà depuis longtemps sur les questions concernant la communication des dangers. Il s'agit tout d'abord de la force d'expression des symboles sur les étiquettes de danger. De nombreuses propriétés de danger, comme par exemple l'état physique de la marchandise, ne sont pas ou insuffisamment rendues par le système actuel des étiquettes de danger. Des propositions concrètes n'ont toutefois pas encore été soumises à ce groupe de travail.

Sous-comité d'experts du système harmonisé à l'échelle mondiale des critères de classification

Le Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC) décidera de la composition de ce nouveau Sous-comité. Les membres sélectionnés recevront une invitation pour la première session du Sous-comité dès que le Conseil aura pris sa décision.

Prochaine session du Comité d'experts

La prochaine session du Comité d'experts se tiendra du 4 au 13 décembre à Genève. Outre la préparation de la 12ème édition des Recommandations de l'ONU, il conviendra de prendre au cours de cette session les décisions nécessaires en ce qui concerne le fonctionnement et le programme de travail du nouveau Sous-comité d'experts du système harmonisé à l'échelle mondiale des critères de classification.

Utrecht, Dipl.-Ing. W.J. Visser, Railion Benelux

Kriterien für umweltgefährdende Stoffe aufzunehmen.

Klassifizierung von Gemischen und Lösungen

Eine Sachverständigengruppe der OECD hatte ein neues Verfahren für die Klassifizierung von Gemischen und Lösungen ausgearbeitet. Es wurde bedauert, dass die vorgeschlagenen Verfahren immer komplizierter werden.

Gefahrenkommunikation

Eine Arbeitsgruppe der ILO befasst sich schon seit geraumer Zeit mit Fragen der Gefahrenkommunikation. Es geht dabei zunächst um die Aussagekraft der Symbole auf Gefahretzeln. Viele Gefahreneigenschaften, zum Beispiel der Aggregatzustand des Gutes, werden vom heutigen System der Gefahretzel nicht oder nur ungenügend wiedergegeben. Konkrete Anträge liegen jedoch von dieser Arbeitsgruppe noch nicht vor.

Unterausschuss für die weltweite Harmonisierung der Klassifizierungskriterien

Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (ECOSOC) wird über die Zusammensetzung dieses neuen Unterausschusses entscheiden. Nach der Entscheidung des Rates werden die ausgewählten Mitglieder eine Einladung zur ersten Sitzung dieses Unterausschusses erhalten.

Nächste Sitzung des Expertenausschusses

Diese Sitzung findet vom 4. bis 13. Dezember in Genf statt. Abgesehen von der Vorbereitung der 12. Ausgabe der UN-Empfehlungen sind in dieser Sitzung die notwendigen Entscheidungen für das Funktionieren und das Arbeitsprogramm des neuen Unterausschusses für die Harmonisierung der Klassifizierungskriterien zu treffen.

Utrecht, Dipl.-Ing. W. J. Visser, Railion Benelux

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

Accident/incident
(section 1.8.5 du RID/ADR restructuré)

Francfort-sur-le Main, 17/18 août 2000

Participation

Le grand intérêt porté à ce sujet et l'importance de celui-ci ont été démontrés par la présence de 13 gouvernements et de 4 organisations internationales (32 participants) à ce Groupe de travail invité et présidé par l'Allemagne.

Base des travaux

L'annexe 1 du rapport de la Réunion commune RID/ADR (Genève, 13-24.3.2000) (v. Bulletin 2/2000, p. 140-142), un document de discussion du Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement (BMVBW) ainsi qu'un tableau synoptique comprenant les définitions de certains Etats en ce qui concerne la section 1.8.5 "Déclarations des événements impliquant des marchandises dangereuses" du RID restructuré ont constitué la base des travaux.

Discussions de principe

Des remarques de principe des participants ont été discutées au début de la réunion. Cette discussion a également servi à la création d'une base commune en ce qui concerne le contenu de la section 1.8.5, afin de pouvoir définir les critères nécessaires.

Le représentant des Pays-Bas/de l'UIC a voulu savoir pourquoi les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité selon la sous-section 1.8.3.6 n'entraient pas en ligne de compte en tant que base pour les rapports des transporteurs conformément à la section 1.8.5.

Le Président renvoie au procès-verbal de la première réunion du Groupe de travail et explique à nouveau les objectifs différents des rapports. Alors que les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité sont adressés à la direction de l'entreprise et ont pour but des améliorations organisationnelles à l'intérieur des entreprises, les rapports des transporteurs à l'attention des autorités compétentes ainsi que les rapports des autorités compétentes aux Secrétariats de l'OTIF respectivement de la CEE/ONU servent au développement ultérieur du Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à informer les autres Etats (p. ex. sur les dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte).

**Arbeitsgruppe
der Gemeinsamen Tagung RID/ADR**

Unfall/Zwischenfall
(Abschnitt 1.8.5 des umstrukturierten RID/ADR)

Frankfurt am Main, 17./18. August 2000

Teilnahme

Das große Interesse, das diesem Thema beigemessen wurde sowie dessen Bedeutung wurde durch die Teilnahme von 13 Regierungen und 4 internationalen Organisationen (32 Teilnehmer) an dieser Arbeitsgruppe, die auf Einladung und unter Vorsitz Deutschlands stattfand, unterstrichen.

Arbeitsgrundlagen

Arbeitsgrundlagen bildeten Anlage 1 des Berichts der Gemeinsamen Tagung RID/ADR (Genf, 13.-24.3.2000) (s. Zeitschrift 2/2000, S. 140-142), ein Diskussionspapier des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie eine Synopse mit den Definitionen einzelner Staaten zu Abschnitt 1.8.5 „Meldungen von Ereignissen mit gefährlichen Gütern“, des umstrukturierten RID.

Grundsätzliche Diskussionen

Zu Beginn der Sitzung wurden grundsätzliche Anmerkungen der Teilnehmer erörtert. Die Diskussion diente auch der Schaffung einer gemeinsamen Basis zum Inhalt des Abschnittes 1.8.5, um so die erforderlichen Kriterien definieren zu können.

Der Vertreter der Niederlande/der UIC stellte die Frage, warum die Unfallberichte des Gefahrgutbeauftragten/Sicherheitsberaters nach Unterabschnitt 1.8.3.6 nicht als Grundlage der Berichte der Beförderer nach Abschnitt 1.8.5 in Betracht kommen.

Der Vorsitzende verweist auf das Protokoll der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe und erläutert nochmals die unterschiedliche Zielrichtung der Berichte. Während die Unfallberichte des Gefahrgutbeauftragten an die Unternehmensleitung adressiert sind und organisatorische Verbesserungen innerhalb der Betriebe ermöglichen sollen, dienen die Berichte der Beförderer an die zuständigen Behörden sowie der zuständigen Behörden selbst an die Sekretariate der OTIF bzw. ECE/UNO der Weiterentwicklung des Gefahrgutregelwerkes und der Information anderer Staaten (Beispiel: über Zwangsbelüftungsventile).

Les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité conformément à la sous-section 1.8.3.6 recensent tous les accidents entraînant des dommages corporels ou matériels ou des dommages causés à l'environnement, sans différencier en fonction de certains critères (exemple : véhicule-citerne renversant un piéton; cet accident n'a pas d'incidence sur le Règlement relatif au transport des marchandises dangereuses).

Dans le cadre de la discussion, les différents niveaux de rapport suivants ont été discutés :

1. Rapports du Conseiller à la sécurité conformément à la sous-section 1.8.3.6 adressés à la direction de l'entreprise.
2. Rapports du transporteur conformément à la section 1.8.5 adressés à l'autorité compétente.
3. Rapports des autorités compétentes aux Secrétariats conformément à la section 1.8.5.

Le rapport conformément à la 2ème phrase de la sous-section 1.8.3.6 ne remplace pas les rapports de la direction de l'entreprise qui doivent être établis en vertu d'autres législations. Les participants étaient toutefois d'accord que les contenus des rapports d'accident du Conseiller à la sécurité adressés à la direction de l'entreprise peuvent également servir de base au rapport du transporteur à l'autorité compétente.

Des points communs entre les rapports selon la sous-section 1.8.3.6 et la section 1.8.5 ne sont pas exclus. Les suggestions du Groupe de travail en ce qui concerne un développement des rapports d'accident du Conseiller à la sécurité devraient être communiquées à la Commission européenne.

Il est ressorti de la discussion que le nombre de rapports des transporteurs adressés aux autorités compétentes était jugé beaucoup plus important que le nombre de rapports des autorités compétentes adressés aux Secrétariats. Il a par conséquent été suggéré d'introduire des critères particuliers afin de limiter raisonnablement la quantité de données à laquelle il faut s'attendre.

La différenciation jusqu'alors manquante entre les définitions "accident grave" et "incident" est en étroite corrélation avec les critères nécessaires à une délimitation claire, pour laquelle l'on n'est pas encore parvenu, pour des raisons de temps, à un consensus.

Il a été jugé nécessaire d'introduire le terme "incident" dans la définition, étant donné que des incidents peuvent eux-aussi apporter des conclusions pour un

Mit den Unfallberichten des Gefahrgutbeauftragten nach Unterabschnitt 1.8.3.6 werden alle Unfälle mit Personen-, Sach- oder Umweltschäden angesprochen, ohne nach bestimmten Kriterien zu unterscheiden (Beispiel: Tanklastzug überfährt Fußgänger; dieser Unfall hat keine Relevanz für das Gefahrgutregelwerk).

Im Rahmen der Diskussion wurden folgende unterschiedliche Berichtsebenen erörtert:

1. Berichte des Gefahrgutbeauftragten nach Unterabschnitt 1.8.3.6 an die Unternehmensleitung
2. Berichte des Beförderers nach Abschnitt 1.8.5. an die zuständige Behörde und
3. Berichte der zuständigen Behörden nach Abschnitt 1.8.5 an die Sekretariate.

Der Bericht nach Unterabschnitt 1.8.3.6 Satz 2 ersetzt nicht die Berichte der Unternehmensleitung, die nach anderen Rechtsvorschriften zu erstellen sind. Die Teilnehmer waren sich jedoch darüber einig, dass Inhalte der Unfallberichte des Gefahrgutbeauftragten an das Unternehmen auch als Grundlage für den Bericht des Beförderers an die zuständige Behörde verwendbar sind.

Mögliche Berührungspunkte zwischen den Berichten nach Unterabschnitt 1.8.3.6 und Abschnitt 1.8.5 sind nicht ausgeschlossen. Entsprechende Anregungen der Arbeitsgruppe für eine Weiterentwicklung der Unfallberichte des Gefahrgutbeauftragten sollten der Europäischen Kommission mitgeteilt werden.

Die Diskussion ergab, dass die Anzahl der Berichte der Beförderer an die zuständigen Behörden um ein vielfaches höher eingeschätzt werden, als die Anzahl der Mitteilungen der zuständigen Behörden an die Sekretariate. Es wurde deshalb angeregt, die zu erwartende Datenfülle durch die Einführung besonderer Kriterien sinnvoll zu begrenzen.

Die bisher fehlende Unterscheidung der Definitionen „schwerer Unfall“ und „Zwischenfall“ steht in engem Zusammenhang mit den erforderlichen Kriterien für eine klare Abgrenzung, für die bisher aus Zeitgründen kein Konsens gefunden werden konnte.

Es wurde als notwendig angesehen, dass der Begriff „Zwischenfall“ in die Definition einfließen sollte, weil auch aus Zwischenfällen Erkenntnisse für eine Fort-

développement ultérieur des règlements. Il n'est possible de renoncer à une définition du terme "incident" que si l'on donne au terme "événement grave" une définition large. Pour cette raison, l'on a choisi pour le nouveau titre du point 1.8.5 la formulation plus large "Événements".

Le renvoi à la définition correspondante de l'OACI n'a pas été maintenu, étant donné qu'elle ne différencie pas entre les accidents, pour lesquels un rapport doit obligatoirement être établi et les accidents pour lesquels l'établissement du rapport est facultatif.

Le représentant de la France a fait observer que par exemple, dans le cas de matières radioactives de la classe 7, un incident avec contamination ne suppose pas un accident, mais qu'il devrait être pris en considération en raison des implications sur la sécurité. Dans ce contexte, il est proposé que l'autorité compétente ne transmette plus les rapports sur des événements impliquant des matières radioactives aux Secrétariats, mais plutôt à l'AIEA.

En réponse à une question du représentant de la Macédoine, le Président a fait observer que les prescriptions de la section 1.8.5 n'étaient pas automatiquement applicables aux envois des forces armées, mais que la prise en compte ou non de tels envois devait être réglée dans le droit national des différents Etats.

Plusieurs participants ont formulé le vœu que la définition exacte des critères constitue, en particulier pour les petits transporteurs, une caractéristique de différenciation nécessaire, étant donné qu'elle est indispensable pour réduire le travail administratif.

Dans ce contexte, l'on a également plaidé en faveur d'une réglementation uniforme dans tous les Etats impliqués.

Le représentant de la Tchéquie a proposé que les rapports des autorités compétentes adressés aux Secrétariats soient anonymes.

A la fin de la discussion des remarques de principe des participants, le Président a constaté

1. que le Groupe de travail doit, en premier lieu, élaborer une proposition concernant la section 1.8.5 comprenant la définition nécessaire et les critères pour la déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses,
2. que les exigences uniformes concernant la section

entwicklung der Regelwerke resultieren können. Nur bei einer betont weiten Definition des Begriffes „schweres Ereignis“ kann auf eine Definition für „Zwischenfall“ verzichtet werden. Aus diesem Grund wurde für die neue Überschrift zu Punkt 1.8.5 auch die umfassendere Formulierung „Ereignisse“ gewählt.

Der Verweis auf eine entsprechende Definition in den ICAO wurde nicht weiter verfolgt, weil dort keine Unterscheidung von berichtspflichtigen und nicht berichtspflichtigen Unfällen erfolgt.

Der Vertreter Frankreichs weist darauf hin, dass z.B. ein Zwischenfall mit einer Kontamination bei radioaktiven Stoffen der Klasse 7 keinen Unfall voraussetzt und aufgrund der Sicherheitsrelevanz in die Betrachtung mit einbezogen werden sollte. In diesem Zusammenhang wird die abweichende Weiterleitung von Berichten über Ereignisse mit radioaktiven Stoffen von der zuständigen Behörde an die IAEA anstelle der Sekretariate vorgeschlagen.

Auf Frage des Vertreters Mazedoniens wies der Vorsitzende darauf hin, dass die Vorschriften des Abschnitts 1.8.5 nicht automatisch für Sendungen der Streitkräfte gelten, sondern dass deren Einbeziehung oder Nicht-Einbeziehung in jedem Staat im nationalen Recht besonders geregelt werden muss.

Von mehreren Teilnehmern wurde die Bitte vorgetragen, dass die genaue Definition der Kriterien vor allem für kleinere Beförderer ein notwendiges Unterscheidungsmerkmal bildet und für eine Reduzierung des administrativen Aufwandes unerlässlich ist.

In diesem Zusammenhang wurde auch für eine einheitliche Regelung in allen beteiligten Staaten plädiert.

Der Vertreter Tschechiens schlägt vor, dass die Berichte der zuständigen Behörden an die Sekretariate durch die zuständigen Behörden anonymisiert werden sollten.

Zum Abschluss der Diskussion der grundsätzlichen Anmerkungen der Teilnehmer stellte der Vorsitzende fest, dass

1. die Arbeitsgruppe schwerpunktmäßig einen Vorschlag zu Abschnitt 1.8.5 mit der erforderlichen Definition und den Kriterien für die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern erarbeiten soll,
2. in diesem Rahmen festgestellte einheitliche

1.8.3 définies dans ce cadre ont certes un effet secondaire souhaité, mais qu'une discussion dans un cadre différent était nécessaire,

3. que les rapports sont utilisés pour un développement au niveau législatif et non pas à des fins de poursuite et que, pour cette raison, ces rapports devaient être anonymes,
4. qu'une norme uniforme devait être assurée pour l'évaluation des rapports par les Secrétariats et
5. que certains critères entraînant une obligation de rapport de la part du transporteur devaient être élaborés.

Pour l'élaboration de la proposition concernant la section 1.8.5 avec définition pertinente et critères, le Président a proposé, en ce qui concerne la démarche à suivre, de commencer par l'élaboration des critères, étant donné que la définition découlera automatiquement de ces critères. Les participants se sont déclarés d'accord avec cette démarche.

Discussion des critères

Aux fins de cette discussion, le tableau synoptique distribué comme document de travail et comprenant les définitions déjà existantes dans les différents Etats respectivement les différents chemins de fer, a été vérifié quant à son intégralité et a été corrigé. Il a été précisé que les critères pour l'obligation de rapport du transporteur étaient compris dans le tableau synoptique et que les critères pour les communications de l'autorité compétente aux Secrétariats devaient être définis séparément.

Les critères suivants du tableau synoptique ont été examinés en détail :

1. fuite de produit;
2. dommages corporels;
3. dommages matériels/dommages causés à l'environnement;
4. implication des autorités;
5. comptes-rendus des médias

Au cours de la discussion, le représentant du CIT a proposé, pour des raisons d'éthique, une modification de l'ordre, qui prévoit l'aspect "dommages corporels" en première position. Le Groupe de travail a adopté cette proposition (v. le projet ci-joint).

Anforderungen zu Abschnitt 1.8.3 zwar einen gewünschten Nebeneffekt bilden, dies jedoch einer Diskussion an anderer Stelle bedarf,

3. die Berichte für die Rechtsfortbildung und nicht für eine Verfolgung genutzt werden und deshalb eine Anonymisierung erfolgen soll,
4. ein einheitlicher Standard für die Auswertung der Berichte durch die Sekretariate sichergestellt werden soll und
5. bestimmte Kriterien entwickelt werden sollen, die eine Berichtspflicht der Beförderer auslösen.

Zur Erarbeitung des Vorschlags für Abschnitt 1.8.5 mit entsprechender Definition und Kriterien schlug der Vorsitzende bezüglich der weiteren Vorgehensweise vor, zunächst mit der Erarbeitung der Kriterien zu beginnen, da sich aus diesen Kriterien automatisch die Definition ergeben wird. Die Teilnehmer waren mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

Diskussion der Kriterien

Hierzu wurde die als Arbeitsunterlage verteilte Synopse mit den bisher vorliegenden Definitionen in den verschiedenen Staaten bzw. bei den verschiedenen Eisenbahnen auf Vollständigkeit überprüft und berichtigt. Es wurde klargestellt, dass in der Synopse die Kriterien für die Berichtspflicht der Beförderer enthalten sind und die Kriterien für die Mitteilungen der zuständigen Behörde an die Sekretariate besonders definiert werden müssen.

Folgende Kriterien der Synopse wurden einer vertieften Betrachtung unterzogen:

1. Produktaustritt
2. Personenschaden
3. Sach-/Umweltschaden
4. Behördenbeteiligung
5. Medienberichte

Der Vertreter des CIT regte im späteren Verlauf der Diskussion aus ethischen Gründen eine Änderung der Reihenfolge an, die den Aspekt „Personenschaden“ an erster Stelle nennt. Dieser Vorschlag wurde von der Arbeitsgruppe angenommen (s. anliegenden Entwurf).

Discussion du critère “fuite de produit”

Il a été constaté en particulier que le critère “fuite de produit” était représenté de manière prépondérante et devrait, par conséquent, être considéré comme critère approprié pour entraîner une obligation de rapport du transporteur, d’autant plus qu’il s’agit là d’un événement causal impliquant une marchandise dangereuse. L’on s’est demandé à ce sujet si le critère “fuite de produit” devait être examiné à partir de quantités concrètement définies (p. ex. à partir de 200 litres/kg) ou également en relation avec les conséquences possibles “dommage corporel ou matériel”.

Dans ce contexte, l’on s’est également demandé si le “danger de fuite” pouvait constituer un critère complémentaire permettant de prendre en compte le danger potentiel. La prise en compte de cette source de connaissances est importante du fait que les cas ayant une incidence sur la réglementation ne sont que difficilement décelables et que des incidents mineurs peuvent eux aussi avoir un effet instructif.

Un autre point de départ ressort de la combinaison des critères “fuite de produit” et “danger de fuite” qui, en relation avec d’autres critères limitateurs, comme p. ex. la participation d’autorités/de services de secours constituent une caractéristique permettant de distinguer entre les événements à effets mineurs et les événements à effets moyens, afin de les exclure, dans un premier temps, de l’obligation de rapport.

L’on s’est en outre demandé si l’évaluation d’un événement en ce qui concerne la nécessité d’une modification de la réglementation incombait au transporteur ou à l’autorité compétente. Différents participants étaient d’avis que le transporteur n’était pas en mesure de procéder à une telle évaluation et que ceci devrait être une tâche de l’autorité compétente.

L’on a, par ailleurs, discuté du rôle du transporteur en tant que personne à laquelle incombe l’obligation de rapport, étant donné que le transporteur n’est pas présent lors d’incidents dans le cadre du chargement ou du déchargement et qu’il ne peut pas, dans de tels cas, répondre à son obligation de rapport.

Le problème des différentes langues dans lesquelles sont rédigés les rapports des transporteurs a également été discuté. Il a été proposé d’utiliser la langue nationale respective et d’en tenir compte dans le futur modèle de rapport.

Diskussion des Kriteriums „Produktaustritt“

Im einzelnen wurde festgestellt, dass das Kriterium „Produktaustritt“ überwiegend vertreten ist und deshalb als ein geeignetes Kriterium für das Auslösen einer Berichtspflicht des Beförderers gelten sollte, zumal es sich hierbei um ein ursächliches Gefahrgutereignis handelt. Dazu wurde die Frage erörtert, ob das Kriterium „Produktaustritt“ anhand konkret definierter Mengen (z.B. ab 200 Liter/Kg) oder auch im Zusammenhang mit den möglichen Folgen „Personen- oder Sachschaden“ betrachtet werden sollte.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage diskutiert, ob die „Gefahr des Produktaustrittes“ ein ergänzendes Kriterium bilden könnte und damit auch die potentielle Gefahr berücksichtigt werden kann. Die Einbeziehung dieser Erkenntnisquelle ist deshalb von Bedeutung, weil regelwerksrelevante Fälle nicht ohne weiteres erkennbar sind und Lerneffekte auch von kleineren Zwischenfällen ausgehen können.

Ein weiterer Ansatzpunkt ergibt sich aus der Kombination der Kriterien „Produktaustritt“ und der „Gefahr des Produktaustrittes“, die bei Verbindung mit weiteren eingrenzenden Kriterien wie z.B. Beteiligung von Behörden/Hilfsdiensten ein Unterscheidungsmerkmal zu den leichten und mittleren Ereignissen bilden, um diese vorab von der Berichtspflicht auszunehmen.

Es wurde erörtert, ob der Beförderer oder die zuständige Behörde die Beurteilung eines Ereignisses hinsichtlich der Relevanz für eine Regelwerksänderung zu treffen hat. Verschiedene Teilnehmer waren der Ansicht, dass der Beförderer mit einer solchen Beurteilung überfordert ist und sehen dies als eine Aufgabe der zuständigen Behörden.

Des weiteren wurde die Rolle des Beförderers als Adressat der Berichtspflicht diskutiert, weil der Beförderer bei Be- und Entladezwischenfällen nicht anwesend ist und in diesen Fällen seiner Berichtspflicht nicht nachkommen kann.

Auch das Problem der unterschiedlichen Sprachen, in der die Berichte der Beförderer erstellt werden, wurde erörtert. Es wurde vorgeschlagen, dass die jeweilige Landessprache verwendet werden soll und dies im künftigen Berichtsmuster entsprechend berücksichtigt werden sollte.

Discussion du critère “dommage corporel”

Il a été constaté dans le cadre de la discussion que le critère “dommage corporel” est, en principe, approprié pour entraîner une obligation de rapport. Cela vaut en particulier lorsque le dommage corporel a été causé directement par la marchandise dangereuse. L'on s'est demandé si les caractéristiques de différenciation générales, à savoir mort, blessure/atteinte à la santé sont suffisantes ou si l'on doit tenir compte d'autres caractéristiques, comme par exemple la durée de l'incapacité de travail.

La discussion a permis d'aboutir à la définition suivante : un “dommage corporel” est un événement où la mort ou une blessure est en relation directe avec la marchandise dangereuse transportée et où la blessure entraîne un séjour en hôpital d'au moins 1 jour ou une incapacité de travail d'au moins 3 jours.

Les différentes branches de la définition permettent d'obtenir, dans une large mesure, la limitation voulue de l'obligation de rapport à des événements graves. Le critère “séjour en hôpital” assure la prise en compte des personnes privées.

Discussion des critères “dommage matériel/dommage à l'environnement”

Il a été constaté, dans le cadre de la discussion, que le critère “dommage matériel/dommage à l'environnement” est, en principe, approprié pour entraîner une obligation de rapport. L'on s'est demandé si le montant du dommage en tant que critère unique est suffisant ou si d'autres critères sont nécessaires pour une limitation raisonnable.

Dans ce contexte est entrée en ligne de compte la question de la pondération du montant du dommage pour le mode de transport ferroviaire avec un transport typique de marchandises en masse et une infrastructure impliquant peu de personnes et le mode de transport routier avec des marchandises de valeur et des frais subséquents ainsi qu'une implication de personnes potentiellement plus élevée.

L'on a en outre approuvé la prise en compte du critère “perturbation du trafic public” (p. ex. fermeture de lignes), le calcul du montant du dommage s'avérant toutefois très problématique en raison des coûts largement inconnus. La prise en compte de dommages ultérieurs joue également un rôle.

En ce qui concerne la définition du terme “dommage matériel/dommage à l'environnement”, les frais pour

Diskussion des Kriteriums „Personenschaden“

Im Rahmen der Diskussion wurde festgestellt, dass das Kriterium „Personenschaden“ für das Auslösen einer Berichtspflicht grundsätzlich geeignet ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Personenschaden unmittelbar durch das gefährliche Gut ausgelöst wurde. Es wurde erörtert, ob die allgemeinen Unterscheidungsmerkmale Tod, Verletzung/Gesundheitsschaden ausreichend sind oder weitere Unterscheidungsmerkmale, wie die Dauer der Abwesenheit vom Arbeitsplatz berücksichtigt werden sollten.

Aus der Diskussion lässt sich als Ergebnis folgende Definition zusammenfassen: Ein “Personenschaden“ ist ein Ereignis, bei dem der Tod oder eine Verletzung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem beförderten gefährlichen Gut steht und die Verletzung einen Krankenhausaufenthalt von mindestens 1 Tag oder eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens 3 Tagen zur Folge hat.

Mit den Verknüpfungen der Definition wird die gewollte Eingrenzung der Berichtspflicht auf schwere Ereignisse weitgehend erreicht. Mit dem Kriterium „Krankenhausaufenthalt“ wird auch die Einbeziehung von Privatpersonen sichergestellt.

Diskussion der Kriterien „Sach-/Umweltschaden“

Im Rahmen der Diskussion wurde festgestellt, dass das Kriterium „Sach-/Umweltschaden“ für das Auslösen einer Berichtspflicht grundsätzlich geeignet ist. Es wurde erörtert, ob die Schadenssumme als alleiniges Kriterium ausreichend ist oder weitere Kriterien zu einer sinnvollen Eingrenzung erforderlich sind.

Dabei spielte die Frage einer unterschiedlichen Gewichtung der Schadenssummen für den Verkehrsträger Schiene mit einer typischen Massengutbeförderung und einer weitgehend personenfreien Infrastruktur sowie des Verkehrsträgers Straße mit höherwertigen Gütern und Folgekosten sowie der potentiell höheren Personenbeteiligung eine Rolle.

Daneben wurde die Einbeziehung des Kriteriums „Störung des öffentlichen Verkehrs“ (z. B. Streckensperrungen) befürwortet, wobei sich die Berechnung eines Schadensumfanges aufgrund der weitgehend unbekanntem Kosten als sehr problematisch darstellt. Dabei spielt auch die Einbeziehung von Spätschäden eine Rolle.

Für die Definition des Begriffes „Sach-/Umweltschaden“ wurden als

les dommages suivants ont été proposés en tant qu'indicateurs du dommage :

- a) dommages causés aux véhicules impliqués,
- b) dommages causés à l'infrastructure directement concernée,
- c) dommages causés à l'environnement, y compris les frais pour l'élimination des conséquences.

Un montant total supérieur à 50.000 EURO a été proposé comme montant limite au-delà duquel l'obligation de rapport intervient. L'on a attiré l'attention sur le fait que l'UIC a fixé pour les accidents liés à l'exploitation ferroviaire une limite de 500.000 DM et que, par conséquent, le montant limite proposé était insuffisant.

Pour raisonnablement limiter l'obligation de rapport dans le cadre des "dommages matériels/dommages causés à l'environnement", il a été proposé de relier les critères "fuite de produit" et "danger immédiat de fuite" afin d'éviter qu'il y ait une obligation de rapport lorsqu'il n'y a ni fuite de produit ni danger de fuite de marchandises dangereuses.

Cette proposition a été discutée de manière controversée.

La France a fait observer, à partir de l'exemple de la classe 7, qu'une faible quantité respectivement une contamination dans le domaine de la classe 7 pouvait avoir d'importantes conséquences publiques et entraîner l'implication des autorités compétentes.

Lors du vote sur la question de savoir quand existe une obligation de rapport, deux variantes étaient proposées:

- a) fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque avec dommage matériel/ dommage à l'environnement ou
- b) pas de fuite, mais danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses avec dommage matériel/ dommage à l'environnement.

La variante a) a été adoptée à l'unanimité par l'ensemble des représentants des Etats et des associations. Huit Etats se sont prononcés en faveur de la variante b).

Les opinions sur cette question étant partagées, il a été décidé d'élaborer une proposition pertinente pour la prochaine réunion du Groupe de travail.

Les tendances qui se sont dégagées lors du vote sont résumées dans les propositions suivantes :

Schadensindikatoren die Kosten für folgende Schäden vorgeschlagen:

- a) Schäden an den beteiligten Fahrzeugen,
- b) Schäden an der unmittelbar betroffenen Infrastruktur,
- c) Schäden der Umwelt einschließlich der Kosten für die unmittelbare Beseitigung der Folgen.

Als Grenzwert für die Auslösung einer Berichtspflicht wurde eine Gesamtsumme von > 50.000 EURO vorgeschlagen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die UIC für Bahnbetriebsunfälle eine Grenze von 500.000 DEM setzt und der Grenzwert deshalb für zu niedrig gehalten wird.

Zur sinnvollen Eingrenzung der Berichtspflicht bei „Sach-/Umweltschäden“ wurde vorgeschlagen, eine Verknüpfung mit den Kriterien „Produktaustritt“ und der „unmittelbaren Gefahr des Produktaustrittes“ zu bilden, damit eine Berichtspflicht nicht entsteht, wenn weder Produktaustritt noch die Gefahr des Austretens von gefährlichen Gütern entstanden ist.

Dieser Vorschlag wurde kontrovers diskutiert.

Frankreich weist am Beispiel der Klasse 7 darauf hin, dass bereits geringe Mengen bzw. eine Kontamination im Bereich der Klasse 7 erhebliche öffentliche Auswirkungen und die Beteiligung der zuständigen Behörden zur Folge haben kann.

Bei der folgenden Abstimmung zu der Frage, wann eine Berichtspflicht ausgelöst werden soll, standen zwei Alternativen zur Wahl:

- a) Produktaustritt von gefährlichen Gütern in beliebiger Menge i.V.m. Sach-/Umweltschaden oder
- b) kein Produktaustritt, aber der unmittelbaren Gefahr des Austretens gefährlicher Güter i.V.m. Sach-/Umweltschaden

Die Variante a) wurde von den Vertretern aller Staaten und Verbände einstimmig angenommen, während zu Punkt b) acht Staaten mit „ja“ stimmten.

Da in dieser Frage keine einheitliche Meinungsbildung erkennbar war, wurde beschlossen, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen diesbezüglichen Vorschlag zu erarbeiten.

Die im Rahmen der Abstimmung erkennbaren Tendenzen sind in den folgenden Vorschlägen zusammengefasst:

Proposition 1

Il y a dommage matériel/dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses ou lorsqu'il y a un danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses.

Proposition 2

Il y a dommage matériel/dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque.

Discussion du critère "implication des autorités"

Le critère "implication des autorités" est considéré, en principe, comme étant approprié pour entraîner une obligation de rapport. Il est toutefois considéré nécessaire de le relier à d'autres critères applicables aux événements graves.

Le premier critère évoqué a été celui de l'évacuation de personnes, le second étant celui de la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.

En ce qui concerne la fermeture des voies publiques, il a été fait observer que la durée de la fermeture doit être en rapport direct avec le danger émanant de la marchandise transportée et qu'il ne s'agit pas de la durée d'une fermeture résultant de l'élimination des dommages d'un accident.

Proposition de définition

Il y implication d'une autorité lorsque dans le cadre de l'événement avec des marchandises dangereuses, des autorités/services de secours ont été impliqués et que l'on a procédé à une évacuation de personnes ou à la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.

Discussion du critère "comptes rendus des médias"

Le critère "comptes rendus des médias" ne représente pas, selon l'avis du Groupe de travail, un critère objectif et n'a pas de lien direct avec une éventuelle modification des règlements. Par conséquent, ce critère n'a pas été considéré comme étant approprié pour entraîner une obligation de rapport.

Autres critères/proposition de définition du terme "événement dangereux" conformément à la section 1.8.5**Vorschlag 1**

Ein Sach- und/oder Umweltschaden liegt vor, wenn eine Schadenshöhe von > 50.000 EURO überschritten wird und dabei gefährliche Güter ausgetreten sind oder die unmittelbare Gefahr eines Austretens gefährlicher Güter bestanden hat.

Vorschlag 2

Ein Sach- und/oder Umweltschaden liegt vor, wenn eine Schadenshöhe von > 50.000 EURO überschritten wird und dabei gefährliche Güter in beliebiger Menge ausgetreten sind.

Diskussion des Kriteriums „Beteiligung von Behörden“

Das Kriterium „Beteiligung von Behörden“ wird für das Auslösen einer Berichtspflicht grundsätzlich als geeignet angesehen. Es wird jedoch eine Verknüpfung mit weiteren Kriterien für schwere Ereignisse als notwendig erachtet.

Als erstes Kriterium wurde die Evakuierung von Personen und als zweites Kriterium die Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen für eine Dauer von mindestens sechs Stunden genannt.

Bezüglich der Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen wurde darauf hingewiesen, dass die Dauer der Sperrung in unmittelbarem Zusammenhang mit der vom beförderten Gut ausgehenden Gefahr stehen muss und nicht die Dauer einer Sperrung, die sich aus der Beseitigung der Unfallschäden ergibt.

Vorschlag einer Definition:

Eine Behördenbeteiligung liegt vor, wenn bei dem Ereignis mit gefährlichen Gütern Behörden/Hilfsdienste beteiligt waren und eine Evakuierung von Personen oder die Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen für eine Dauer von mindestens sechs Stunden erfolgte.

Diskussion des Kriteriums „Medienberichte“

Das Kriterium „Medienberichte“ stellt nach Meinung der Arbeitsgruppe für das Auslösen einer Berichtspflicht kein objektives Kriterium dar und hat keinen erkennbaren Bezug zu einer möglichen Änderung des Regelwerkes. Das Kriterium wurde deshalb für das Auslösen einer Berichtspflicht als nicht geeignet angesehen.

Weitere Kriterien/Vorschlag einer Definition des Begriffes „gefährliches Ereignis“ nach Abschnitt 1.8.5

Les participants n'ont pas soumis d'autres suggestions pour la discussion de critères supplémentaires pouvant entraîner une obligation de rapport.

Le Président a par conséquent proposé d'élaborer une proposition de définition du terme "événement dangereux" conformément à la section 1.8.5 sur la base des critères déjà définis.

Rapport des autorités compétentes aux Secrétariats

L'on s'est demandé s'il convenait de définir de manière plus concrète le terme "si nécessaire" employé dans la sous-section 1.8.5.2. La majorité des participants a considéré que les indications générales comprises dans le document de discussion du BMVBW étaient suffisantes pour décrire dans quels cas l'autorité compétente doit adresser un rapport aux Secrétariats.

Les participants étaient en outre d'accord sur le fait que les autorités compétentes doivent remplir une fonction de filtrage lors de la transmission des rapports aux Secrétariats.

La discussion relative aux tâches des Secrétariats dans le cadre du traitement des rapports des autorités compétentes a fait apparaître deux positions différentes. Alors que le représentant de l'OTIF voit sa tâche dans la distribution des rapports aux Etats membres, d'autres participants voient une obligation plus étendue des Secrétariats.

La majorité des participants s'est prononcée en faveur du maintien de l'étendue des tâches des Secrétariats, c'est-à-dire que l'autorité compétente doit procéder à l'évaluation, et non pas les Secrétariats.

Procédure ultérieure

En ce qui concerne la procédure ultérieure, il a été retenu que

- a) le Président du Groupe de travail soumettra un bref rapport à la prochaine Réunion commune RID/ ADR,
- b) des discussions ultérieures sont nécessaires en vue de présenter une proposition à la Réunion commune RID/ADR,
- c) l'Allemagne organisera une nouvelle réunion du Groupe de travail à Hambourg avant la Réunion commune RID/ADR, à savoir les 21 et 22 février 2001.

Aus dem Kreis der Teilnehmer ergaben sich keine weiteren Anregungen für die Diskussion zusätzlicher Kriterien für das Auslösen einer Berichtspflicht.

Der Vorsitzende schlug deshalb vor, auf der Grundlage der bisher konzipierten Kriterien einen Vorschlag für die Definition des Begriffes „gefährliches Ereignis“ nach Abschnitt 1.8.5 zu erarbeiten.

Berichte der zuständigen Behörden an die Sekretariate

Es wurde diskutiert, ob der bisher in Unterabschnitt 1.8.5.2 enthaltene Begriff „erforderlichenfalls“ näher konkretisiert werden müsste. Die Mehrheit der Teilnehmer sprach sich jedoch dafür aus, dass die allgemeinen Hinweise aus dem Diskussionspapier des BMVBW ausreichen, um zu beschreiben, wann ein Bericht der zuständigen Behörde an die Sekretariate erfolgen soll.

Es bestand weiterhin allgemeine Übereinstimmung, dass die zuständigen Behörden bei der Übermittlung der Berichte an die Sekretariate eine Filterfunktion wahrnehmen sollen.

Die Diskussion der Aufgabenstellung der Sekretariate bei der Behandlung der Berichte der zuständigen Behörden ergab zwei unterschiedliche Positionen. Während der Vertreter der OTIF seine Aufgabe in der Verteilung der Berichte an die Mitgliedstaaten sieht, sehen andere Teilnehmer eine weitergehende Verpflichtung der Sekretariate.

Die Mehrheit der Mitglieder sprach sich für eine Beibehaltung des bisher konzipierten Aufgabenumfanges der Sekretariate aus, d.h. die jeweils zuständige Behörde muss die Bewertung vornehmen, nicht die Sekretariate.

Weiteres Vorgehen

Zum weiteren Vorgehen der Arbeitsgruppe wurde festgehalten, dass

- a) bei der nächsten Gemeinsamen Tagung RID/ADR ein kurzer Bericht des Vorsitzenden der Arbeitsgruppe erfolgen soll,
- b) zur Vorlage eines Vorschlages an die Gemeinsame Tagung RID/ADR weiterer Diskussionsbedarf besteht,
- c) Deutschland noch vor der Sitzung der Gemeinsamen Tagung RID/ADR am 21./22. Februar 2001 zu einer weiteren Sitzung der Arbeitsgruppe nach Hamburg einladen wird.

L'on a finalement discuté sous quelle forme devaient être transposés les critères élaborés (sous forme de modification du RID/ADR ou sous forme de note de Protocole etc.). Les participants (à l'exception du Royaume-Uni) se sont prononcés en faveur d'une présentation la plus contraignante possible des critères dans le règlement, afin de garantir une application uniforme. Par conséquent, les définitions doivent être introduites dans la section 1.2.1.

Abschließend wurde diskutiert, in welcher Form eine Umsetzung der erarbeiteten Kriterien erfolgen soll (als Änderung zum RID/ADR oder als Protokollnotiz etc.). Die Teilnehmer (außer dem Vereinigten Königreich) sprachen sich mehrheitlich für eine möglichst rechtsverbindliche Darstellung der Kriterien im Regelwerk aus, weil damit eine einheitliche Anwendung sichergestellt werden soll. Definitionen sollen demzufolge in Abschnitt 1.2.1 aufgenommen werden.

Projet

1.8.5 Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses Critères entraînant une obligation de rapport du transporteur/de l'entreprise d'infrastructure - état 06.10.2000 -

1	Définition	Il y a événement entraînant une obligation de rapport conformément à la section 1.8.5 lorsqu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses ou lorsqu'il y eu un danger immédiat d'une fuite, lorsqu'il y eu un dommage corporel, matériel ou un dommage à l'environnement et lorsque les autorités ont été impliquées.
2	Critères	
2.1	Dommage corporel	Un dommage corporel est un événement où la mort ou une blessure est en relation directe avec la marchandise dangereuse transportée et où la blessure entraîne un séjour en hôpital d'au moins 1 jour ou une incapacité de travail d'au moins 3 jours.
2.2	Fuite de produit	Il y a fuite de produit lorsqu'il y a fuite de marchandises dangereuses d'une quantité de xxxx kg/litre ou lorsqu'il y a eu un danger immédiat de fuite.
2.3	Dommage matériel/ dommage à l'environnement	<u>Proposition 1</u> Il y a dommage matériel/ dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et lorsqu'il y a eu un danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses. <u>Proposition 2</u> Il y a dommage matériel/ dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque.
2.4	Implication des autorités	Il y implication d'une autorité lorsque dans le cadre de l'événement avec des marchandises dangereuses, des autorités/services de secours ont été impliqués et que l'on a procédé à une évacuation de personnes ou à la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.
2.5	Comptes rendus des médias	sans objet
2.6	Autres	-

Entwurf

1.8.5 Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern Kriterien für das Auslösen einer Berichtspflicht des Beförderers/Infrastrukturunternehmens – Stand 06.10.2000 -

1	<u>Definition</u>	Ein meldepflichtiges Ereignis nach 1.8.5 liegt vor, wenn gefährliche Güter ausgetreten sind oder die unmittelbare Gefahr des Austretens bestand, ein Personen-, Sach- oder Umweltschaden eingetreten ist und Behörden beteiligt waren.
2	<u>Kriterien</u>	
2.1	Personenschaden	Ein Personenschaden ist ein Ereignis, bei dem der Tod oder eine Verletzung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem beförderten gefährlichen Gut steht und die Verletzung einen Krankenhausaufenthalt von mindestens 1 Tag oder eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens 3 Tagen zur Folge hat.
2.2	Produktaustritt	Ein Produktaustritt liegt vor, wenn gefährlicher Güter in Mengen von xxx kg/Liter ausgetreten sind oder die unmittelbare Gefahr eines Produktaustrittes bestand.
2.3	Sach-/Umweltschaden	<u>Vorschlag 1</u> Ein Sach- und/oder Umweltschaden liegen vor, wenn eine Schadenshöhe von > 50.000 EURO überschritten wird und die unmittelbare Gefahr eines Austretens gefährlicher Güter bestanden hat. <u>Vorschlag 2</u> Ein Sach- und/oder Umweltschaden liegen vor, wenn eine Schadenshöhe von > 50.000 EURO überschritten wird und dabei gefährliche Güter in beliebiger Menge ausgetreten sind.
2.4	Behördenbeteiligung	Eine Behördenbeteiligung liegt vor, wenn bei dem Ereignis mit gefährlichen Gütern Behörden/Hilfsdienste beteiligt waren und eine Evakuierung von Personen oder die Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen für eine Dauer von mindestens sechs Stunden erfolgte.
2.5	Medienberichte	entfällt
2.6	Sonstiges	-

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

20 réseaux ainsi que le CIT, l'UIP, Intercontainer/Interfrigo et l'OTIF ont participé à ces travaux.

Le groupe d'experts a d'abord abordé les questions touchant l'accord (contrôles à effectuer par le réseau expéditeur). L'avenant 4 à cet accord entrera en vigueur le 1er septembre 2000 et l'on s'est demandé s'il fallait prolonger sa validité après le 1er juillet 2001, date d'entrée en vigueur d'un nouvel accord aligné sur le RID restructuré, notamment pour tenir compte des "nouvelles" obligations du transporteur. En raison des mesures transitoires de 18 mois prévues dans le RID et qui permettent l'application de l'édition actuelle jusqu'au 31 décembre 2002, la coexistence de deux

Gemeinsame Sitzung der Expertengruppe des RID-Güterübereinkommens und der ständigen RID-Gruppe der UIC

Bern, 22.-24. August 2000

20 Bahnen sowie das CIT, die UIP, Intercontainer/Interfrigo und die OTIF nahmen an den Arbeiten teil.

Die Expertengruppe befasste sich zuerst mit den Fragen, die das Übereinkommen betreffen (von der Versandbahn durchzuführende Prüfungen). Der Nachtrag 4 zu diesem Übereinkommen wird am 1. September 2000 in Kraft treten; in diesem Zusammenhang stellte sich die Frage, ob dessen Gültigkeit über den 1. Juli 2001 hinaus verlängert werden sollte, Datum des Inkrafttretens eines neuen, dem umstrukturierten RID angepassten Übereinkommens, insbesondere um den "neuen" Pflichten des Beförderers Rechnung zu tragen. Auf

versions de l'accord ne faciliterait pas la tâche des réseaux. Cette question n'a pas encore été tranchée définitivement. Le projet du nouvel accord a été passé en revue et sa mise au point sera effectuée par un groupe restreint qui se réunira fin novembre 2000 à Utrecht.

La fiche UIC 471-3, qui correspond dans une large mesure au nouvel accord, devra elle aussi être modifiée sur la base du RID restructuré. Son point 5, auquel le RID fait référence en ce qui concerne les obligations du transporteur, sera soumis à la prochaine réunion de la Commission d'experts du RID (automne 2001).

Le groupe d'experts s'est finalement penché sur la mise en oeuvre des directives 96/49 CE (Directive-cadre RID) et 96/35 CE (Conseiller à la sécurité).

Le groupe d'experts et le groupe permanent RID ont décidé récemment d'un commun accord de fusionner, dans le cadre de la conception nouvelle de la collaboration entre les réseaux, afin notamment que les mêmes questions ne soient pas examinées séparément dans les deux groupes. Au sein de cette nouvelle réunion commune l'on a envisagé d'établir un règlement intérieur pour créer un nouveau groupe appelé "Groupe d'experts de l'UIC - Transport de marchandises dangereuses" afin d'assurer la collaboration étroite et confidentielle des chemins de fer lors du transport de marchandises dangereuses. Le projet de ce règlement intérieur a fait l'objet d'une première lecture et sa nécessité fondamentale a été d'une manière générale reconnue, notamment eu égard à la collaboration avec les instances législatives et pour préciser les limites des tâches par rapport au groupe de synthèse de l'UIC, à vocation "politique" (Directive Seveso-II p. ex.) Une décision définitive et l'approbation du texte sera à l'ordre du jour de la prochaine réunion commune des deux groupes en mars 2001 à Luxembourg.

Le groupe permanent RID a ensuite siégé et il a été informé des résultats de la 37ème session de la Commission d'experts du RID (Nuremberg, 26-30.6.2000, v. Bulletin 4/2000, p. 313 ss.), des résultats de la réunion du groupe de travail de Francfort "Définition accident/ incident" (17-18.8.2000, v. p. 350 ss.), et de l'état des travaux au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU (v. p. 346 ss.). Il s'est en outre penché sur les questions qui devaient être traitées au sein de la

Grund der im RID für einen Zeitraum von 18 Monaten vorgesehenen Übergangsvorschriften, welche die Anwendung der gegenwärtigen Ausgabe bis zum 31. Dezember 2002 ermöglichen, würde die Koexistenz zweier Übereinkommen die Aufgabe der Bahnen nicht erleichtern. Diese Frage wurde noch nicht abschließend geklärt. Der Entwurf des neuen Übereinkommens wurde geprüft und die endgültige Überarbeitung soll durch eine kleine Arbeitsgruppe, die Ende November 2000 in Utrecht zusammentreffen wird, erfolgen.

Das UIC-Merkblatt 471-3, das größtenteils dem neuen Übereinkommen entspricht, wird ebenfalls auf der Grundlage des umstrukturierten RID zu ändern sein. Punkt 5 dieses Merkblatts, auf welches das RID in Verbindung mit den Pflichten des Beförderers verweist, wird der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses (Herbst 2001) vorgelegt werden.

Die Expertengruppe befasste sich schließlich mit der Umsetzung der Richtlinien 96/49/EG (RID-Rahmenrichtlinie) und 96/35/EG (Sicherheitsberater).

Die Expertengruppe und die ständige RID-Gruppe haben kürzlich im Rahmen der Neukonzeption der Zusammenarbeit der Bahnen ihren Zusammenschluss beschlossen, insbesondere damit die gleichen Fragen nicht innerhalb der beiden Gruppen getrennt beraten werden. Innerhalb dieser neuen gemeinsamen Tagung wurde die Erstellung einer Geschäftsordnung in Betracht gezogen, um unter der Bezeichnung "Expertengruppe der UIC - Beförderung gefährlicher Güter" eine neue Gruppe zur Sicherstellung der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit zu schaffen. Der Entwurf dieser Geschäftsordnung war Gegenstand einer ersten Lesung, wobei dessen grundsätzliche Notwendigkeit allgemein anerkannt wurde, insbesondere im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit den gesetzgebenden Gremien sowie um die Aufgabenabgrenzung mit der Synthesegruppe der UIC, die eine "politische" Bestimmung (z. B. Seveso-II-Richtlinie) hat, zu präzisieren. Der endgültige Beschluss und die Annahme des Textes stehen auf der Tagesordnung der nächsten gemeinsamen Tagung dieser beiden Gruppen, die im März 2001 in Luxemburg stattfindet.

Anschließend tagte die ständige RID-Gruppe. Diese wurde unterrichtet über die Ergebnisse der 37. Tagung des RID-Expertenausschusses (Nürnberg, 26.-30.6.2000, s. Zeitschrift 4/2000, S. 313 ff), die Ergebnisse der Tagung der Arbeitsgruppe von Frankfurt "Begriffsbestimmung Unfall/Zwischenfall" (17./18.8.2000, s. S. 350 ff) sowie über den Stand der Arbeiten innerhalb des UN-Expertenunterausschusses (s. S. 346 ff). Darüber hinaus befasste sie sich mit den

Réunion commune RID/ADR (Berne, 11-15.9.2000, v. p. 362 ss.).

Dans le contexte de la “banque de données Damocles” gérée par la SNCB, le groupe permanent a pris acte que cette banque de données ne sera plus utilisée après l’entrée en vigueur du RID restructuré. Aux fins d’uniformisation les réseaux devraient utiliser, comme fichier, le nouveau tableau A du chapitre 3.2 (tableau numérique) du RID restructuré.

Fragen, die im Rahmen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR zu behandeln seien (Bern, 11.-15.9.2000, s. S. 362 ff).

Im Zusammenhang mit der von der SNCB verwalteten “Damocles-Datenbank” nahm die ständige Gruppe davon Kenntnis, dass diese Datenbank nach dem Inkrafttreten des umstrukturierten RID nicht mehr verwendet werden wird. Zu Zwecken der Vereinheitlichung sollten die Bahnen als Datei die neue Tabelle A des Kapitels 3.2 (numerische Tabelle) des umstrukturierten RID verwenden.

Réunion commune RID/ADR

Berne, 11-15 septembre 2000

23 Gouvernements et 11 organisations internationales non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne, ont participé à cette session sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Suite à la 37ème session de la Commission d’experts du RID (Nuremberg, 26-30.6.2000) (v. Bulletin 4/2000, p. 313 ss.) et à celle du groupe de travail qu’elle a mandaté (Strasbourg, 4-6.9.2000) pour examiner le tableau A du chapitre 3.2 (tableau numérique), cette session a en majeure partie été consacrée à la restructuration du RID/ADR, ce qui n’avait pas été prévu à l’origine. Et pour ne pas perdre ses mauvaises habitudes, elle a traité 22 des 23 documents informels soumis (la plupart en une seule langue) et que 10 des 24 documents officiels qui ne portaient en principe pas sur la restructuration, mais sur des questions diverses nouvelles restées en suspens.

Questions nouvelles

Réceptifs à pression d’une capacité supérieure à 1000 litres

Une proposition de l’EIGA (Association européenne des gaz industriels) qui visait à étendre la limite de 1000 l à 3000 l pour les fûts à pression, a été rejetée par 10 voix contre 10.

L’on a relevé que l’on créerait une confusion entre les réceptifs à pression d’une capacité supérieure à 1000 l et les citernes, y compris les citernes mobiles de l’ONU étant donné que les prescriptions qui leur sont applicables ne sont pas les mêmes, notamment au niveau des équipements, des délais d’épreuve et de l’épaisseur des parois.

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 11.-15. September 2000

23 Regierungen und 11 nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die Europäische Kommission haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn A. Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Infolge der 37. Tagung des RID-Fachausschusses (Nürnberg, 26.-30.6.2000) (s. Zeitschrift 4/2000, S. 313 ff) und der Sitzung der von ihr zur Prüfung der Tabelle A des Kapitels 3.2 (numerische Tabelle) geschaffenen Arbeitsgruppe (Straßburg, 4.-6.9.2000), befasste sich diese Tagung hauptsächlich mit der Umstrukturierung des RID/ADR, was ursprünglich nicht vorgesehen war. Ihren schlechten Angewohnheiten treubleibend, behandelte sie 22 der 23 vorgelegten informellen Dokumente (die Mehrheit in nur einer Sprachversion) und nur 10 der 24 offiziellen Dokumente, die grundsätzlich nicht die Umstrukturierung, sondern verschiedene neue offen gebliebene Fragen betrafen.

Neue Fragen

Druckfässer mit einem Fassungsvermögen von mehr als 1000 Litern

Ein Antrag des EIGA (Europäischer Industriegase-Verband), der darauf abzielte, den Grenzwert für Druckfässer von 1000 Litern auf 3000 Liter zu erhöhen, wurde mit 10 Ja- und 10 Nein-Stimmen abgelehnt.

Es wurde festgestellt, dass eine Verwirrung zwischen den Druckgefäßen mit mehr als 1000 Liter Fassungsraum und den Tanks einschließlich ortsbewegliche UN-Tanks gestiftet werden könnte, da die jeweils anwendbaren Vorschriften, insbesondere die Vorschriften für die Ausrüstungen, die Prüfzeiten und die Wanddicke unterschiedlich sind.

Le représentant de l'EIGA a préconisé de faire une distinction entre les récipients qui sont destinés surtout à l'utilisation et non au transport et les citernes qui sont destinées surtout au transport.

L'on s'est également demandé comment transporter de manière sûre de tels récipients qui peuvent être roulés, sans cadre et l'on a relevé que les conteneurs-citernes ne peuvent pas être roulés. De tels récipients ne peuvent en outre pas être agréés comme citernes.

Le représentant du CEFIC (Conseil européen de l'industrie chimique) a proposé, à la demande du représentant de l'Allemagne, et considérant le vote très partagé, d'organiser un groupe de travail à Bruxelles. L'Allemagne, la Suède, la Belgique, la Pologne et la France ont annoncé leur participation. Le représentant de l'Italie a souhaité que ce groupe de travail prenne une position européenne à l'attention du Comité d'experts de l'ONU.

Codes d'urgences

Le représentant du CTIF (Comité technique international de prévention et d'extinction du feu) a présenté un document sur les codes d'action d'urgence destinés à uniquement remplacer un jour le Code AKemler@ (code de danger - panneau orange), dans le cadre du système global d'harmonisation du codage des dangers. Ces codes sont destinés à donner une information aux pompiers sur les premières mesures à prendre.

Le représentant de l'UIC (Union internationale des Chemins de fer) a rappelé que dans le cadre du Sous-comité d'experts de l'ONU, l'UIC et d'autres organisations allaient présenter un tableau synoptique des différents codes existants aux fins de comparaison des avantages de chacun d'eux, dans le cadre du système global d'harmonisation.

Les avis ont été partagés au sein de la Réunion commune entre ceux qui ont salué et appuyé cette initiative et ceux qui ont maintenu leur préférence pour le Code Kemler. L'on est convenu d'une manière générale qu'une harmonisation était nécessaire pour obtenir un code multimodal et que cette question devrait être traitée aux Nations Unies. Le représentant du CEFIC s'est déclaré en faveur du principe de la proposition du CTIF.

Le représentant du CTIF a convenu que les actions

Der Vertreter des EIGA empfahl, zwischen Gefäßen, die in erster Linie für die Verwendung und nicht für die Beförderung bestimmt seien, und Tanks, die in erster Linie für die Beförderung bestimmt seien, zu unterscheiden.

Es wurde auch die Frage gestellt, wie rollbare rahmenlose Gefäße sicher befördert werden können. Dabei wurde festgestellt, dass Tankcontainer nicht rollbar sind. Solche Gefäße können auch nicht als Tanks zugelassen werden.

Der Vertreter des CEFIC (Europäischer Rat der chemischen Industrie) schlug auf Bitte des Vertreters Deutschlands sowie auf Grund des unentschiedenen Ergebnisses der Abstimmung vor, eine Arbeitsgruppe in Brüssel zu organisieren. Belgien, Deutschland, Frankreich, Polen und Schweden meldeten ihre Teilnahme an. Der Vertreter Italiens äußerte den Wunsch, dass diese Arbeitsgruppe gegenüber dem UN-Expertenausschuss eine europäische Position einnimmt.

Einsatz-Code

Der Vertreter des CTIF (Internationales technisches Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen) stellte ein Dokument betreffend die Einsatzaktions-Codes vor, die einzig dazu bestimmt sei, eines Tages den Kemler-Code (Gefahrencode - orangefarbene Tafel) im Rahmen des weltweiten Systems zur Harmonisierung der Gefahrencodierung zu ersetzen. Zweck dieser Codes sei es, den Feuerwehrleuten Hinweise zu den zu treffenden Erstmaßnahmen zu liefern.

Der Vertreter der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) erinnerte daran, dass im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses die UIC und andere internationale Organisationen eine Übersichtstabelle der verschiedenen bestehenden Codes vorlegen werden, um die Vorteile der jeweiligen Codes im Rahmen des weltweiten Systems zur Harmonisierung miteinander vergleichen zu können.

Innerhalb der Gemeinsamen Tagung waren die Meinungen geteilt zwischen jenen, die diese Initiative begrüßen und unterstützen, und jenen, die den Kemler-Code weiterhin bevorzugen. Die Gemeinsame Tagung kam allgemein überein, dass eine Harmonisierung erforderlich ist, um zu einem multimodalen Code zu gelangen, und dass diese Frage bei den Vereinten Nationen beraten werden müsste. Der Vertreter des CEFIC erklärte, dass er den Grundsatz des Antrags des CTIF begrüße.

Der Vertreter des CTIF räumte ein, dass die Einsatzak-

d'interventions peuvent diverger selon le mode de transport et qu'ainsi les codes auront une signification différente selon les modes de transport.

Le Président a considéré que cette question n'avait pas une priorité urgente et pourrait être discutée dans les prochaines réunions, dans le cadre de l'harmonisation. La Réunion commune pourrait se prononcer sur la question subsidiaire des responsabilités.

Réincorporation du soufre dans le RID/ADR

Le représentant de l'Autriche a relevé notamment les conditions discutables (5 voix pour et 3 voix contre) dans lesquelles le Comité d'experts de l'ONU avait exempté complètement le soufre, excepté sous forme fondue (disposition spéciale 242). Il demandait, suite à un grave accident, que la disposition 242 soit supprimée et que l'exemption soit limitée au trafic maritime ou aérien.

Cette proposition a donné lieu à un long débat, notamment s'il fallait considérer le soufre, ou certaines formes de soufre comme dangereux ou non dangereux et s'il fallait d'abord s'adresser au Comité d'experts de l'ONU. Le représentant de l'Allemagne a déploré l'absence de données techniques précises pour juger de cette question.

Lors d'un premier vote, la Réunion commune a refusé de supprimer la disposition spéciale 242 par 8 voix pour contre 8. Lors d'un deuxième vote, elle a accepté de supprimer l'exemption dépendante de la quantité transportée de cette disposition par 13 voix pour contre 4. Etant donné que cette nouvelle teneur n'est plus conforme au Règlement type, la disposition spéciale 242 a été supprimée et remplacée par une disposition spéciale RID/ADR 641. Le représentant de l'Autriche a été invité à soumettre une proposition pertinente au Comité d'experts de l'ONU.

Restructuration du RID/ADR

Mesures transitoires

Dans le cadre d'une discussion au sein du groupe permanent RID de l'UIC, le service juridique de l'Office central a pris position sur l'interprétation de cette disposition. Il ressort de cette prise de position que les dispositions des chapitres 1.3 (formation), 1.4 (obligations de sécurité des intervenants) et 1.8 (conseiller à la sécurité) notamment, ne sont pas

tionen entsprechend dem Verkehrsträger voneinander abweichen können und dass die Codes entsprechend dem Verkehrsträger unterschiedliche Bedeutungen haben können.

Der Vorsitzende stellte fest, dass diese Frage nicht dringlich sei und bei den nächsten Tagungen im Rahmen der Harmonisierung beraten werden könnte. Die Gemeinsame Tagung könnte sich zur zusätzlichen Frage der Verantwortlichkeiten äußern.

Wiederaufnahme des Schwefels in das RID/ADR

Der Vertreter Österreichs stellte seinen Antrag vor und hob insbesondere die fragwürdigen Umstände hervor (5 Ja- und 3 Nein-Stimmen), unter denen der UN-Expertenausschuss Schwefel, ausgenommen in geschmolzener Form, vollständig freigestellt hatte (Sondervorschrift 242). Auf Grund eines schweren Unfalls forderte er, dass die Sondervorschrift 242 gestrichen und die Freistellung auf den See- oder Luftverkehr begrenzt werde.

Dieser Antrag gab Anlass zu einer langen Debatte, insbesondere über die Frage, ob Schwefel oder bestimmte Formen von Schwefel als gefährlich oder nicht gefährlich eingestuft werden sollten und ob man sich zuerst an den UN-Expertenausschuss wenden sollte. Der Vertreter Deutschlands bedauerte, dass keine näheren sicherheitstechnischen Untersuchungsergebnisse zur Beurteilung dieser Frage vorgelegt worden seien.

Anlässlich einer ersten Abstimmung lehnte die Gemeinsame Tagung die Streichung der Sondervorschrift 242 mit 8 Ja- und 8 Nein-Stimmen ab. Anlässlich einer zweiten Abstimmung wurde der Antrag auf Streichung der Freistellung in Abhängigkeit der beförderten Menge mit 13 Ja- und 4 Nein-Stimmen angenommen. Da dieser neue Wortlaut nicht mehr dem UN-Modellvorschriftenwerk entspricht, wurde die Sondervorschrift 242 gestrichen und durch eine Sondervorschrift RID/ADR 641 ersetzt. Der Vertreter Österreichs wurde gebeten, dem UN-Expertenausschuss einen entsprechenden Antrag vorzulegen.

Umstrukturierung des RID/ADR

Übergangsvorschriften

Anlässlich einer Diskussion im Rahmen der Ständigen RID-Gruppe der UIC hat der Rechtsdienst des Zentralamtes zur Interpretation dieser Vorschrift Stellung genommen. Aus dieser Stellungnahme ging hervor, dass insbesondere die Vorschriften der Kapitel 1.3 (Ausbildung), 1.4 (Sicherheitspflichten der Beteiligten) und 1.8 (Sicherheitsberater) nicht unter diese

visées par cette mesure transitoire, étant donné qu'il s'agit-là de dispositions d'ordre général et administratif qui ne sont pas liées à un transport concret spécifique.

L'on a relevé qu'il s'agit en l'occurrence d'une disposition optionnelle au choix de l'expéditeur et que la situation est confuse car elle concerne toute la chaîne de transport. Pour les chemins de fer, ceux-ci devront accepter les transports tant selon le RID actuel que selon le RID nouveau.

Un membre du secrétariat de la CEE/ONU a précisé que toutes les dispositions qui figurent dans les annexes A et B de l'ADR devraient en principe être considérées comme des conditions de transport, et si ces conditions ne sont pas remplies, le transport n'est pas autorisé selon l'article 2 de l'ADR. Le principe concerne donc également les chapitres 1.3 et 1.8. La question qui se pose est de savoir comment interpréter le texte. Doit-on considérer qu'à partir du 1er juillet 2001, une opération de transport peut-être soumise soit à l'ensemble des prescriptions en vigueur avant le 1er juillet, soit à l'ensemble des prescriptions (y compris chapitres 1.4 et 1.8) applicables à partir du 1er juillet ? Ou doit-on considérer la possibilité d'une application mixte, c'est-à-dire la possibilité du remplacement de certaines prescriptions seulement du nouveau RID/ADR par les prescriptions antérieures correspondantes du RID/ADR actuel ? Dans ce cas la question se pose effectivement de savoir si cette mesure transitoire s'applique aux chapitres 1.4 et 1.8 qui n'ont pas d'équivalent dans le RID/ADR actuel.

Le représentant de l'Allemagne a proposé que la Réunion commune se déclare d'avis que cette mesure transitoire s'applique à toutes les prescriptions du RID/ADR. Les Etats membres devraient porter à la connaissance des autorités de contrôle nationales cet état de fait, afin que lors des contrôles et d'éventuelles procédures de sanctions l'on en tienne compte.

Le Président a estimé qu'il serait approprié de maintenir le texte actuel et que ceux qui ne partagent pas cet avis devraient proposer un nouveau texte.

Compte tenu des ambiguïtés possibles sur l'interprétation de la mesure transitoire, le secrétariat de la CEE/ONU a proposé de rédiger un libellé plus clair qui exprimerait plus clairement l'intention de la Réunion commune qui est que la période transitoire de dix-huit mois est valable pour toutes les dispositions du RID/ADR restructuré, sauf celles spécifiquement

Übergangsvorschrift fallen, da es sich hier um allgemeine und verwaltungstechnische Vorschriften handele, die nicht in Zusammenhang mit einer konkreten spezifischen Beförderung stehen.

Es wurde festgestellt, dass es sich hier um eine Wahlvorschrift für den Absender handelt und dass die Situation konfus ist, da diese Vorschrift die gesamte Transportkette betrifft. Was die Eisenbahnen anbelangt, so müssen diese Beförderungen sowohl gemäß dem gegenwärtigen RID als auch dem neuen RID annehmen.

Ein Mitglied des Sekretariates der ECE/UNO präzisierte, dass alle in den Anlagen A und B des ADR erscheinenden Vorschriften grundsätzlich als Beförderungsbedingungen betrachtet werden müssten. Wenn diese Bedingungen nicht erfüllt seien, sei die Beförderung gemäß Artikel 2 des ADR nicht zugelassen. Dieser Grundsatz betreffe demnach auch die Kapitel 1.3 und 1.8. Dabei stelle sich die Frage, wie der Text zu interpretieren sei. Müsse man davon ausgehen, dass ab 1. Juli 2001 eine Beförderung entweder der Gesamtheit der vor dem 1. Juli geltenden Vorschriften oder der Gesamtheit der ab dem 1. Juli geltenden Vorschriften (einschließlich der Kapitel 1.4 und 1.8) unterstellt werden kann? Oder müsse man von der Möglichkeit einer gemischten Anwendung ausgehen, das heißt der Möglichkeit des Austausches von lediglich einigen Vorschriften des neuen RID/ADR durch die vorherigen entsprechenden Vorschriften des gegenwärtigen RID/ADR? In diesem Falle stelle sich in der Tat die Frage, ob der Text auf die Kapitel 1.4 und 1.8, die keine Entsprechung im gegenwärtigen RID/ADR haben, Anwendung finde.

Der Vertreter Deutschlands beantragte, die Gemeinsame Tagung sollte erklären, dass sie der Auffassung sei, dass diese Übergangsvorschrift sich auf alle Vorschriften des RID/ADR erstrecke. Die Mitgliedstaaten sollten die nationalen Kontrollbehörden über diesen Umstand in Kenntnis setzen, damit dies bei Kontrollen und eventuellen Bußgeldverfahren berücksichtigt werde.

Der Vorsitzende vertrat die Meinung, dass es zweckmäßig wäre, den gegenwärtigen Text beizubehalten. Diejenigen, die diese Meinung nicht teilen, sollten einen neuen Text beantragen.

Angesichts der möglichen Widersprüche bezüglich der Interpretation der Übergangsvorschrift schlug das Sekretariat der ECE/UNO vor, einen klareren Wortlaut zu verfassen, aus dem die Absicht der Gemeinsamen Tagung, wonach die Übergangsfrist von achtzehn Monaten für sämtliche Vorschriften des umstrukturierten RID/ADR mit Ausnahme der

relatives à la classe 7. Dans ce cas, la Réunion commune devrait d'abord se prononcer sur les possibilités d'interprétation mentionnées par le secrétariat de la CEE/ONU.

Les avis étaient partagés à ce sujet. La plupart des délégations considéraient qu'une application mixte des prescriptions de l'ancien et du nouveau RID/ADR devrait être possible pendant la période transitoire. Quelques autres estimaient au contraire que pour éviter des malentendus entre différents intervenants au cours d'une opération de transport, il conviendrait de suivre systématiquement la version du RID/ADR choisie par l'expéditeur. La Réunion commune a préféré garder le texte en l'état.

Le représentant de l'Allemagne a suggéré que les représentants de l'industrie se réunissent pour mettre au point des directives pour l'application uniforme de ces mesures transitoires. Ces directives pourraient être présentées à la prochaine session de la Réunion commune et serviraient de modèle pour l'interprétation de la mesure transitoire par les autorités compétentes. Cette suggestion a été adoptée.

Compte tenu des discussions, le secrétariat de la CEE/ONU a proposé d'indiquer au moins clairement que la période transitoire de dix-huit mois est valable pour la section 1.8.3 sur les conseillers à la sécurité au moins dans les pays qui ne pourront pas prendre les mesures administratives requises avant le 1er janvier 2003. Cette proposition a été acceptée, mais le texte proposé devrait figurer au chapitre 1.8 plutôt que dans la section 1.6.1. Le Comité d'experts du RID et le groupe de travail WP.15 devront déterminer son emplacement exact.

Identification des caisses mobiles en trafic combiné

La Réunion commune a appuyé par 12 voix contre 1, le principe d'une proposition de l'UIC visant à placarder, pour identification dans les terminaux conteneurs, les caisses mobiles en trafic combiné rail-route, comme les grands conteneurs, à l'instar du trafic ferroviaire. Le représentant de l'UIC a été invité à soumettre cette proposition au prochain WP.15 qui, lors de sa dernière réunion avait d'une manière générale refusé de placarder les caisses mobiles.

spezifischen Vorschriften für die Klasse 7 gelte, deutlicher hervorgehe. In diesem Falle müsste sich die Gemeinsame Tagung zuerst über die vom Sekretariat der ECE/UNO genannten Interpretationsmöglichkeiten äußern.

Zu diesem Thema waren die Meinungen geteilt. Die meisten Delegationen waren der Auffassung, dass eine gemischte Anwendung der Vorschriften des alten und des neuen RID/ADR während der Übergangsfrist möglich sein sollte. Einige Delegationen waren hingegen der Meinung, dass es zweckmäßig wäre, der vom Absender gewählten Fassung des RID/ADR systematisch zu folgen, um Missverständnisse zwischen den verschiedenen Beteiligten während der Durchführung einer Beförderung zu vermeiden. Die Gemeinsame Tagung zog es vor, den Text in der vorliegenden Fassung beizubehalten.

Der Vertreter Deutschlands regte ein Treffen der Industrievertreter an, damit diese Richtlinien für die einheitliche Anwendung dieser Übergangsvorschriften ausarbeiten. Diese Richtlinien könnten der nächsten Gemeinsamen Tagung vorgestellt werden und den zuständigen Behörden als Muster für die Interpretation der Übergangsvorschrift dienen. Diese Anregung wurde angenommen.

Angesichts der Diskussionen beantragte das Sekretariat der ECE/UNO, wenigstens deutlich anzugeben, dass die Übergangsfrist von achtzehn Monaten für den Abschnitt 1.8.3 betreffend den Sicherheitsberater zumindest in den Staaten Anwendung finde, die die erforderlichen verwaltungstechnischen Maßnahmen nicht vor dem 1. Januar 2003 ergreifen können. Dieser Vorschlag wurde angenommen, doch sollte der beantragte Text eher in Kapitel 1.8 als in Abschnitt 1.6.1 erscheinen. Der RID-Fachausschuss und die Arbeitsgruppe der WP.15 werden über die genaue Fundstelle entscheiden.

Identifizierung von Wechselaufbauten im kombinierten Verkehr

Die Gemeinsame Tagung unterstützte mit 12 Ja-Stimmen und einer Nein-Stimme den Grundsatz des UIC-Antrages, zu Zwecken der Identifizierung in Umschlagbahnhöfen, Großzettel (Placards) an den Wechselaufbauten, die im kombinierten Schienen-Straßen-Verkehr eingesetzt werden, wie bei den Großcontainern anzubringen. Dies ist im Eisenbahnverkehr bereits für alle Wechselaufbauten der Fall. Der Vertreter der UIC wurde gebeten, diesen Antrag der nächsten Tagung der WP.15 vorzulegen, die es bei ihrer letzten Tagung allgemein abgelehnt hatte, Großzettel an Wechselaufbauten anzubringen.

Le représentant de la France a estimé que la proposition au WP.15 devrait mettre en évidence qu'il est possible, sur la route, de vérifier qu'un véhicule fait partie d'un transport combiné, sur la base du document de transport.

Matières transportées en citernes plastiques renforcées de fibres

Certaines délégations étaient opposées à la proposition de la Belgique de spécifier, par l'indication A(P)@ après le code de citerne dans la colonne 12, quelles matières sont autorisées au transport en citernes en matière plastique renforcée de fibres, parce que les critères pour autoriser l'utilisation de ces citernes étaient déjà précisés à la section 4.4.1, et l'identification des matières à partir de ces critères représenterait un travail considérable. Par ailleurs, en pratique, seul un nombre limité de matières parmi celles qui répondent aux critères sont effectivement transportées dans ce genre de citernes, et ce travail d'identification n'aurait donc qu'un intérêt limité.

D'autres délégations estimaient au contraire que la proposition de la Belgique était conforme au principe de convivialité de la restructuration et l'ont appuyée.

La Réunion commune a finalement adopté en principe la proposition de la Belgique, étant entendu que ces modifications ne pourraient être effectuées au plus tôt que dans la seconde version du RID/ADR restructuré et que sur la base de propositions complètes identifiant toutes les matières concernées. Cette décision pourra être réexaminée lorsqu'une proposition définitive sera soumise à la Réunion commune.

Tableau A du chapitre 3.2 (groupe de travail réuni à Strasbourg)

Il a été fait remarquer que, pour certains numéros ONU, les rubriques doivent être divisées pour tenir compte, pour une même rubrique, des différentes possibilités de viscosité ou de pression de vapeur qui sont déterminantes pour l'attribution d'un code citerne.

Certaines délégations estimaient que pour pouvoir contrôler l'utilisation d'une citerne appropriée, il conviendrait d'indiquer ces paramètres dans le document de transport. D'autres ont fait remarquer que ceci n'est pas prévu dans le RID et l'ADR actuels, et qu'une telle exigence dans les documents de transport devrait faire l'objet d'une proposition dûment justifiée.

Der Vertreter Frankreichs vertrat die Ansicht, dass im Antrag an die WP.15 klar aufgezeigt werden sollte, wie die Tatsache, dass es sich um einen kombinierten Verkehr handelt, anhand des Beförderungsdokuments geprüft werden kann.

Stoffe, die in Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen befördert werden

Einige Delegationen sprachen sich gegen den Antrag Belgiens aus, durch die Angabe „(P)“ nach der Tankcodierung in Spalte 12 zu spezifizieren, welche Stoffe in Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen befördert werden dürfen, da die Kriterien für die Verwendung dieser Tanks bereits in Abschnitt 4.4.1 präzisiert seien und die Identifizierung der Stoffe anhand dieser Kriterien eine umfangreiche Arbeit darstellen würde. Darüber hinaus werde in der Praxis nur eine begrenzte Anzahl an Stoffen, die den Kriterien entsprechen, auch tatsächlich in dieser Art von Tanks befördert. Daher hätte diese Identifizierungsarbeit nur einen begrenzten Wert.

Andere Delegationen hingegen unterstützten den Antrag Belgiens, da er ihrer Meinung nach dem Grundsatz der Anwenderfreundlichkeit der Umstrukturierung entspricht.

Die Gemeinsame Tagung nahm schließlich den Grundsatz des Antrags Belgiens an, wobei festzuhalten ist, dass diese Änderungen frühestens in der zweiten Fassung des umstrukturierten RID/ADR und ausschließlich auf der Grundlage von vollständigen Anträgen durchgeführt werden können, die sämtliche betroffenen Stoffe identifizieren. Die Entscheidung kann überprüft werden, wenn der Gemeinsamen Tagung ein endgültiger Antrag vorliegt.

Tabelle A des Kapitels 3.2 (Arbeitsgruppe von Straßburg)

Es wurde bemerkt, dass bei einigen UN-Nummern die Eintragungen unterteilt werden müssen, um bei ein und derselben Eintragung die verschiedenen möglichen Viskositäts- oder Dampfdruckwerte, die für die Zuordnung einer Tankcodierung entscheidend sind, zu berücksichtigen.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass es für die Überprüfung der Verwendung eines geeigneten Tanks zweckmäßig wäre, diese Parameter im Frachtbrief/ Beförderungspapier anzugeben. Andere Delegationen machten darauf aufmerksam, dass dies im gegenwärtigen RID/ADR nicht vorgesehen sei und dass die Forderung einer solchen Eintragung im Frachtbrief / Beförderungspapier Gegenstand eines begründeten Antrags sein müsste.

Ce problème a été rediscuté sur la base d'un document informel, tenant également compte des GRV, qui a finalement été adopté par 14 voix pour, contre 2. Il fait l'objet de la nouvelle disposition spéciale 640. Etant entendu qu'il s'agit d'une question de restructuration, les chiffres et les lettres des énumérations actuelles des matières, qui tenaient compte de ces paramètres, ayant été supprimés, la Réunion commune a décidé de mettre cette disposition spéciale en vigueur le 1er juillet 2001 (pour le RID sous forme d'erratum).

La Réunion commune a accepté la proposition du groupe de travail précité de prévoir 2 lignes dans le tableau A pour les rubriques qui peuvent concerner tant les solides que les liquides ou les solides mais transportés à l'état fondu, étant donné les conditions de transport différentes auxquelles elles sont soumises (emballages, citernes notamment). Une telle distinction manque actuellement pour certaines rubriques dans le Règlement type de l'ONU, contrairement au Code IMDG. Le représentant des Pays-Bas soumettra une proposition pertinente au Sous-comité d'experts de l'ONU.

Dans le contexte de la classe 6.2, le représentant de l'Autriche a estimé que pour le No ONU 3291 (déchets d'hôpital), groupe de risque 2, le transport en citerne devrait également être prévu pour le RID. La Réunion commune a considéré que cette question devrait être soumise à la Commission d'experts du RID, qui du reste s'est déjà déclarée opposée dans le passé. Le représentant de l'Autriche a en outre relevé que le transport en citerne pour les matières infectieuses du groupe de risque 3 devrait également être autorisé (retour du sang contaminé p. ex.). Une proposition écrite lui a été demandée.

Travaux futurs

La Réunion commune a convenu de tenir 2 sessions d'une semaine (en principe) en 2001, la première du 28 mai au 1er juin (à Berne ou à Genève) et la seconde entre le 10 et le 21 septembre, pour mettre au point l'édition du 1er janvier 2003 et tenir compte de la 12ème révision du Règlement type de l'ONU. Ce dernier sujet pourrait déjà être examiné lors de la session de mai.

L'ordre du jour se présenterait comme suit :

- harmonisation avec la 12ème révision du

Dieses Problem wurde auf der Grundlage eines informellen Dokuments, das ebenfalls die IBC berücksichtigt, erneut diskutiert, das schließlich mit 14 Ja- und 2 Nein-Stimmen angenommen wurde. Es ist Gegenstand der neuen Sondervorschrift 640. Da es sich um eine Umstrukturierungsfrage handelt, nachdem die Ziffern und Buchstaben der gegenwärtigen Stoffaufzählungen, die diese Parameter berücksichtigen, gestrichen wurden, beschließt die Gemeinsame Tagung, diese Sondervorschrift zum 1. Juli 2001 (für das RID in Form eines Fehlerverzeichnisses) in Kraft zu setzen.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Antrag der oben genannten Arbeitsgruppe an, für die Eintragungen, die sowohl feste Stoffe als auch flüssige Stoffe oder feste Stoffe, die in geschmolzenem Zustand befördert werden, umfassen können, wegen der verschiedenen Beförderungsbedingungen (insbesondere Verpackungen und Tanks) 2 Zeilen in Tabelle A vorzusehen. Im Gegensatz zum IMDG-Code fehlt zur Zeit für einige Eintragungen eine solche Unterscheidung im UN-Modellvorschriftenwerk. Der Vertreter der Niederlande wird dem UN-Expertenunterausschuss einen entsprechenden Antrag vorlegen.

In Zusammenhang mit der Klasse 6.2 vertrat der Vertreter Österreichs die Auffassung, dass für die UN-Nummer 3291 (klinischer Abfall) Risikogruppe 2 die Beförderung in Tanks auch für das RID vorgesehen werden sollte. Die Gemeinsame Tagung war der Meinung, dass diese Frage dem RID-Fachausschuss unterbreitet werden sollte. Dieser hat sich im Übrigen bereits in der Vergangenheit dagegen ausgesprochen. Der Vertreter Österreichs stellte darüber hinaus fest, dass die Beförderung in Tanks von ansteckungsgefährlichen Stoffen der Risikogruppe 3 erlaubt werden sollte (z.B. Rücksendung von kontaminiertem Blut). Er wurde gebeten, einen schriftlichen Antrag vorzulegen.

Zukünftige Arbeiten

Die Gemeinsame Tagung vereinbarte, im Jahre 2001 2 Tagungen von (grundsätzlich) einer Woche abzuhalten, wobei die erste vom 28. Mai bis 1. Juni (in Bern oder Genf) und die zweite zwischen dem 10. und 21. September stattfinden wird, um die Ausgabe vom 1. Januar 2003 fertig zu stellen und der 12. Revision des UN-Modellvorschriftenwerks Rechnung zu tragen. Letzteres Thema könnte bereits bei der Mai-Tagung geprüft werden.

Die Tagesordnung würde sich wie folgt gestalten:

- Harmonisierung mit der 12. Revision des

Règlement type	UN-Modellvorschriftenwerks
- questions urgentes	- dringende Fragen
- documents restés en suspens lors de la présente réunion	- bei der letzten Tagung nicht behandelte Dokumente
- corrigenda/erratum à l'édition du 1er juillet 2001 du RID/ADR	- Corrigendum / Fehlerverzeichnis zur Ausgabe 1. Juli 2001 des RID/ADR
- résultats des groupes de travail sur les sphères, sur les mesures transitoires, sur la définition accident/incident (Francfort/Hambourg) (février 2000) et sur les questions relatives aux citernes (janvier 2001 sur invitation de l'Allemagne, avec la participation de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Pologne, de la Suède, de la Suisse, de l'Espagne, du Royaume-Uni et de l'UIC).	- Ergebnisse der Arbeitsgruppen sphärische Tanks, Übergangsvorschriften, Begriffsbestimmung für Unfall/Zwischenfall (Frankfurt und Hamburg) (Februar 2000) und Tankfragen (Januar 2001 auf Einladung Deutschlands unter Teilnahme von Deutschland, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, des Vereinigtes Königreich und der UIC).

Un représentant de l'Office central a demandé que le WP.15 retarde la mise en vigueur (au 1.1.2003) des décisions de cette Réunion commune qui ne pourraient pas être prises en considération dans le RID, afin de respecter l'harmonisation entre le RID/ADR, étant donné la procédure de mise en vigueur plus contraignante dans le temps du RID. La Réunion commune a appuqué cette demande.

Ein Vertreter des Zentralamtes bat die WP.15, die Inkraftsetzung der Beschlüsse dieser Gemeinsamen Tagung, die wegen des zeitlich strengeren Inkraftsetzungsverfahrens nicht im RID berücksichtigt werden können, auf den 1. Januar 2003 zu verschieben, um die Harmonisierung zwischen RID und ADR zu gewährleisten. Dies wurde von der Gemeinsamen Tagung unterstützt.

Accords particuliers multilatéraux du RID

Accord particulier multilatéral RID 1/2000

relatif à la classification des matières polluantes de l'environnement aquatique, ainsi que de leurs solutions et mélanges (tels que préparations et déchets), qui ne peuvent pas être affectés aux classes 1 à 8 ou aux autres chiffres de la classe 9

Voir Bulletin 1/2000, p. 63, Bulletin 2/2000 p. 143, Bulletin 3/2000 p. 235

La Slovénie et la Suède ont adhéré, respectivement le 26 septembre 2000 et le 11 octobre 2000, à cet accord particulier qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne, en Autriche, en Finlande, aux Pays-Bas, en République tchèque, au Royaume-Uni, en Slovénie et en Suède, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2000

über die Zuordnung wasserverunreinigender Stoffe sowie ihren Lösungen und Gemischen (wie Präparate, Zubereitungen und Abfälle), die nicht den Klassen 1 bis 8 oder anderen Ziffern der Klasse 9 zugeordnet werden können

Siehe Zeitschrift 1/2000 S. 63, Zeitschrift 2/2000 S. 143, Zeitschrift 3/2000 S. 235

Slowenien und Schweden sind dieser Sondervereinbarung am 26. September 2000 bzw. am 11. Oktober 2000 beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland, Finnland, den Niederlanden, Österreich, Schweden, Slowenien, der Tschechischen Republik und dem Vereinigten Königreich, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten gilt

Accord particulier multilatéral RID 4/2000

relatif au transport de peroxyde d'hydrogène de la classe 5.1, 1° a) en emballages composites du type 6HA1

Voir Bulletin 4/2000, p. 326 ss.

L'Autriche (18.9.2000), la Slovaquie (26.9.2000), la Suède (11.10.2000) et la République tchèque (23.10.2000) ont adhéré à cet accord particulier qui s'applique par conséquent désormais aux transports en Allemagne, en Autriche, en République tchèque, en Slovaquie et en Suède, y compris aux transports internationaux entre ces Etats.

Accord particulier multilatéral RID 5/2000

selon l'article 5, § 2 CIM et selon l'article 6, § 12 de la Directive 96/49/CE concernant le transport des échantillons de diagnostic

- (1) Par dérogation aux prescriptions du RID concernant le transport des matières infectieuses de la classe 6.2, notamment celles des marginaux 652, 653, 654, 655, 662 et 664, les échantillons de diagnostic auxquels s'appliquent les prescriptions du marginal 650 (7) a) et b) peuvent aussi être transportés selon les conditions suivantes. Cependant, les échantillons de diagnostic provenant d'un patient ou d'un animal dont on sait ou dont on a des raisons de penser qu'ils ont subi une maladie humaine ou animale grave, qui se transmet facilement d'un individu à un autre, directement ou indirectement, et contre laquelle on ne dispose ordinairement ni de traitement ni de prophylaxie efficaces, ne peuvent pas être transportés selon les conditions de cet accord spécial.
- (2) L'emballage doit remplir les conditions suivantes :

Prescriptions générales

- a) Les échantillons de diagnostic doivent être emballés dans des emballages de bonne qualité qui doivent pouvoir résister aux chocs et aux charges normalement rencontrés pendant le transport, y compris le transbordement entre les wagons et/ou les entrepôts ainsi que tout enlèvement d'une palette ou d'un suremballage aux fins d'une manutention ultérieure manuelle ou mécanique. Les emballages doivent être construits et fermés de façon à éviter, pour

Multilaterale Sondervereinbarung RID 4/2000

über die Beförderung von Wasserstoffperoxid der Klasse 5.1, Ziffer 1 a) in Kombinationsverpackungen des Typs 6HA1

Siehe Zeitschrift 4/2000 S. 326 ff

Dieser Sondervereinbarung sind Österreich (18.9.2000), Slowenien (26.9.2000), Schweden (11.10.2000) und die Tschechische Republik (23.10.2000) beigetreten, so dass diese nun für Beförderungen in Deutschland, Österreich, Schweden, Slowenien und der Tschechischen Republik, einschließlich des internationalen Verkehrs zwischen diesen Staaten, gilt.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 5/2000

gemäß Artikel 5 § 2 CIM und Artikel 6 § 12 der Richtlinie 96/49/EG über die Beförderung von diagnostischen Proben

- (1) Abweichend von den Vorschriften des RID über die Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen der Klasse 6.2, insbesondere den Vorschriften der Rn. 652, 653, 654, 655, 662 und 664 dürfen diagnostische Proben, die den Vorschriften der Rn. 650 (7) a) und b) unterliegen, auch unter den folgenden Bedingungen befördert werden. Jedoch dürfen diagnostische Proben von Menschen oder Tieren, von denen bekannt oder anzunehmen ist, dass sie eine ernste Krankheit haben, die direkt oder indirekt leicht von einem Individuum auf ein anderes übertragen werden kann und gegen die eine wirksame Behandlung und Vorbeugung normalerweise nicht verfügbar ist, nicht unter den Bedingungen dieser Sondervereinbarung befördert werden.
- (2) Die Verpackungen müssen den folgenden Vorschriften entsprechen:

Allgemeine Vorschriften

- a) Diagnostische Proben müssen in Verpackungen von guter Qualität verpackt sein, die eine angemessene Widerstandsfähigkeit gegenüber Stößen und Belastungen haben, die unter normalen Beförderungsbedingungen einschließlich des Umladens zwischen Wagen und/oder Lagerhäusern sowie des Entfernens von einer Palette oder einer Umpackung zur nachfolgenden manuellen oder mechanischen Handhabung

le colis prêt à l'expédition, toute déperdition du contenu qui pourrait résulter, dans les conditions normales de transport, de vibrations ou de changement de température, d'humidité ou de pression;

- b) Les récipients primaires doivent être emballés dans un emballage secondaire de manière à éviter, dans les conditions normales de transport, leur bris, leur perforation ou la déperdition de leur contenu dans l'emballage secondaire. Les emballages secondaires doivent être assujettis dans un emballage extérieur avec interposition de matières de rembourrage appropriés. Une fuite du contenu ne doit pas altérer notablement les propriétés protectrices des matières de rembourrage et de l'emballage extérieur;
- c) Chaque colis doit porter de façon claire et durable les mots "**ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC**";
- d) Les emballages extérieurs peuvent être faits de papier, de carton, de matière plastique ou de métal.

pour les liquides

- a) Le(s) récipient(s) primaire(s) doit/doivent être étanche(s) et ne contenir pas plus de 100 ml;
- b) Du matériau absorbant doit être placé entre le récipient primaire et l'emballage secondaire; si plusieurs récipients primaires fragiles sont placés dans un emballage secondaire, ils doivent être enveloppés individuellement ou séparés pour éviter tout contact entre eux. Le matériau absorbant, coton hydrophile par exemple, doit être utilisé en quantité suffisante pour absorber la totalité du contenu des récipients primaires, et on doit utiliser un emballage secondaire, qui doit être étanche;
- c) Le récipient primaire ou l'emballage secondaire doit pouvoir résister, sans fuite, à une pression interne qui donne une différence de pression d'au moins 95kPa (0,95 bar);
- d) L'emballage extérieur ne doit pas contenir plus de 500 ml.

aufreten können. Die Verpackungen müssen so hergestellt und verschlossen sein, dass unter normalen Beförderungsbedingungen das Austreten des Inhalts aus der versandfertigen Verpackung infolge von Vibration, Temperaturwechsel, Feuchtigkeits- oder Druckänderung vermieden wird;

- b) erste Gefäße müssen in einer zweiten Verpackung so verpackt sein, dass sie unter normalen Beförderungsbedingungen nicht zerbrechen oder durchlöchert werden können oder der Inhalt nicht in die zweite Verpackung austreten kann. Zweite Verpackungen müssen mit geeigneten Polsterstoffen in Außenverpackungen eingesetzt sein. Bei Austreten des Inhalts dürfen die schützenden Eigenschaften der Polsterstoffe und der Außenverpackung nicht wesentlich beeinträchtigt werden;
- c) jedes Versandstück ist deutlich und dauerhaft mit dem Ausdruck „**DIAGNOSTISCHE PROBEN**“ zu versehen;
- d) Außenverpackungen dürfen aus Papier, Pappe, Kunststoff oder Metall sein;

für flüssige Stoffe

- a) das (die) erste(n) Gefäß(e) muss (müssen) dicht sein und darf (dürfen) höchstens 100 ml enthalten;
- b) zwischen dem ersten Gefäß und der zweiten Verpackung muss absorbierendes Material enthalten sein. Wenn mehrere zerbrechliche erste Gefäße in eine einzige zweite Verpackung eingesetzt werden, müssen sie einzeln eingewickelt oder getrennt werden, damit eine gegenseitige Berührung ausgeschlossen ist. Die Menge des absorbierenden Materials, z.B. saugfähige Watte, muss ausreichen, den gesamten Inhalt der ersten Gefäße aufzunehmen, und eine dichte zweite Verpackung muss verwendet werden;
- c) das erste Gefäß oder die zweite Verpackung muss einem Innendruck, der einem Druckunterschied von mindestens 95 kPa (0,95 bar) entspricht, ohne Undichtheit standhalten können;
- d) die Außenverpackung darf höchstens 500 ml enthalten.

pour les solides

a) Le(s) récipient(s) primaire(s) doit/doivent être

étanche(s) et ne contenir pas plus de 100g;

b) Si plusieurs récipients primaires fragiles sont placés dans un emballage secondaire, ils doivent être enveloppés individuellement ou séparés pour éviter tout contact entre eux, et on doit utiliser un emballage secondaire, qui doit être étanche.

c) L'emballage extérieur ne doit pas contenir plus de 500 g.

(3) Les autres prescriptions du RID concernant le transport des matières infectieuses de la classe 6.2 ne s'appliquent pas.

(4) Le présent accord s'applique jusqu'au 7 août 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.

Le Royaume-Uni est à l'initiative de cet accord particulier multilatéral. A la connaissance de l'Office central, seule la France a signé, le 26 octobre 2000, cet accord particulier.

für feste Stoffe

a) das (die) erste(n) Gefäß(e) muss (müssen)

wasserdicht sein und darf (dürfen) höchstens 100 g enthalten;

b) Wenn mehrere zerbrechliche erste Gefäße in eine einzige zweite Verpackung eingesetzt werden, müssen sie einzeln eingewickelt oder getrennt werden, damit eine gegenseitige Berührung ausgeschlossen ist, und eine wasserdichte zweite Verpackung muss verwendet werden;

c) die Außenverpackung darf höchstens 500 g enthalten.

(3) Die übrigen Vorschriften des RID, die für die Beförderung ansteckungsgefährlicher Stoffe der Klasse 6.2 gelten, sind nicht zu beachten.

(4) Diese Vereinbarung gilt bis zum 7. August 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 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 vom Vereinigten Königreich aus. Nach Kenntnis des Zentralamtes hat bisher nur Frankreich am 26. Oktober 2000 diese Sondervereinbarung unterzeichnet.

Coopération avec les organisations et associations internationales

Conférence diplomatique

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

Budapest, 25 septembre - 3 octobre 2000

Sur invitation du Gouvernement hongrois s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000 une conférence diplomatique mandatée conjointement par la Commission centrale pour la navigation rhénane, la Commission du Danube et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

La Présidence était assumée par M. Serge Segura (France), le rapporteur était M. Walter Müller (Suisse) et la Présidence de la Commission de rédaction était assumée par Mme Beate Czwerwenka (Allemagne). Les Etats suivants étaient représentés à cette conférence : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Suisse. Le Bélarus et la Turquie étaient représentés en tant qu'observateurs.

L'OTIF était également représentée en tant qu'observateur lors des trois premiers jours de la conférence. Ceci a eu pour conséquence que l'on s'est plusieurs fois référé, au cours des délibérations, aux réglementations de la nouvelle COTIF 1999. Cela n'a pas exclu qu'en raison des particularités respectives de la navigation intérieure et du transport ferroviaire, d'autres solutions ont été adoptées dans plusieurs cas. Nous procéderons à l'occasion dans ce Bulletin à une analyse du contenu de la nouvelle Convention.

La Convention a été conclue en langues allemande, française, anglaise, néerlandaise et russe, le libellé faisant foi dans chacune des versions linguistiques. Le texte anglais, français et russe peut être consulté sur le site Internet de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe,

www.unece.org/trans/mane/sc3/cmnicnf/cmni.html.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Diplomatische Konferenz

Budapester Übereinkommen über den Vertrag für die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Budapest, 25. September - 3. Oktober 2000

Auf Einladung der ungarischen Regierung fand vom 25. September bis 3. Oktober 2000 in Budapest eine diplomatische Konferenz statt, die gemeinsam von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa eingesetzt worden war.

Den Vorsitz führte Herr Serge Segura (Frankreich), Berichtersteller war Prof. Walter Müller (Schweiz), den Vorsitz im Redaktionsausschuss führte Frau Dr. Beate Czwerwenka (Deutschland). Folgende Staaten waren bei der Konferenz vertreten: Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Russische Föderation, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, die Niederlande, die Tschechische Republik, Rumänien, die Slowakei und die Schweiz. Weißrussland und die Türkei waren bei der Konferenz als Beobachter vertreten.

Die OTIF war an den ersten drei Konferenztagen ebenfalls durch einen Beobachter vertreten. Dies hatte zur Folge, dass in den Beratungen immer wieder auch auf die Regelungen des neuen COTIF 1999 Bezug genommen wurde. Dies schließt nicht aus, dass in einer Reihe von Fällen, bedingt durch die jeweiligen Besonderheiten der Binnenschifffahrt und des Eisenbahntransportes, unterschiedliche Lösungen gewählt wurden. Wir werden bei Gelegenheit in dieser Zeitschrift noch auf eine inhaltliche Analyse des neuen Übereinkommens zurückkommen.

Das Übereinkommen wurde in deutscher, französischer, englischer, niederländischer und russischer Sprache geschlossen, deren Wortlaut jeweils gleichermaßen verbindlich ist. Der englische, französische und russische Text kann von der Homepage der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa,

www.unece.org/trans/mane/sc3/cmnicnf/cmni.html abgerufen werden.

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

**Groupe de travail
des transports par chemin de fer**

54ème session

Genève, 3-5 octobre 2000

Un représentant de l'Office central a participé, les 3 et 4 octobre 2000, à la 54ème session du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui a, entre autres, traité les questions suivantes :

- place des chemins de fer sur le marché des transports,
- détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation,
- productivité dans les transports ferroviaires,
- facilitation du passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux,
- accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC),
- pratiques ferroviaires et développement du transport combiné,
- projet de chemin de fer transeuropéen (TER),
- application de l'heure d'été, et
- harmonisation des conditions de fonctionnement des différents systèmes juridiques de transport ferroviaire.

En ce qui concerne la question de l'harmonisation des deux systèmes juridiques applicables au transport international ferroviaire des marchandises (CIM-SMGS), d'une part, et des voyageurs (CIV-SMPS), d'autre part, le groupe de travail a invité l'OTIF et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) à présenter des rapports sur les progrès accomplis en matière d'harmonisation des dispositions juridiques régissant le contrat de transport des marchandises et des voyageurs par chemin de fer. Le groupe de travail des transports par chemin de fer examinera cette question à nouveau en 2002 (v. Bulletin 5/1998, p. 264). Quant à la stratégie suivie par l'OTIF en la matière, il est renvoyé à l'étude publiée dans le Bulletin 3/1997, p. 120 ss.

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

**Arbeitsgruppe
"Eisenbahnverkehr"**

54. Tagung

Genf, 3.-5. Oktober 2000

Ein Vertreter des Zentralamtes nahm am 3. und 4. Oktober 2000 an der 54. Tagung der Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr", die unter anderem die folgenden Themen behandelte, teil:

- Stellung der Eisenbahnen auf dem Verkehrsmarkt,
- Feststellung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Gesichtspunkte betreffend das Nutzungsentgelt,
- Produktivität des Eisenbahnverkehrs,
- Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr,
- Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC),
- Vorgehensweisen im Eisenbahnverkehr und Entwicklung des kombinierten Verkehrs,
- Transeuropäisches Eisenbahn-Projekt (TER),
- Anwendung der Sommerzeit sowie
- Harmonisierung der Bedingungen bei den unterschiedlichen Systemen des Eisenbahnbeförderungsrechtes.

Bezüglich der Frage der Harmonisierung der beiden unterschiedlichen Rechtssysteme betreffend die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM-SMGS) einerseits und von Reisenden (CIV-SMPS) andererseits hat die Arbeitsgruppe die OTIF und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) gebeten, Berichte über die erzielten Fortschritte im Bereich der Harmonisierung der Rechtsbestimmungen, denen der Vertrag über die Eisenbahnbeförderung von Gütern und Reisenden unterliegt, vorzulegen. Die Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" wird diese Frage 2002 erneut behandeln (s. Zeitschrift 5/1998, S. 264). Was die Strategie der OTIF anbelangt, so wird auf die in der Zeitschrift 3/1997, S. 120 ff veröffentlichte Abhandlung verwiesen.

Groupe de travail du transport combiné*Genève, 4-6 septembre 2000*

Un représentant de l'Office central a partiellement participé, en tant qu'observateur, à la session susmentionnée. En ce qui concerne la question de la création d'une Convention relative aux transports multimodaux, le Groupe de travail est parvenu, pour l'essentiel, aux conclusions suivantes :

1. Une Convention universelle est, en principe, souhaitable.
2. La question de la création d'une telle Convention doit continuer à figurer dans le programme de travail et il doit lui être attribué le plus haut degré de priorité.
3. Le Groupe de travail est prêt à collaborer avec toutes les institutions qui veulent traiter cette question et il fera preuve de la flexibilité nécessaire.
4. L'initiative du Groupe de travail ne doit, en principe, pas être abandonnée.
5. Le Groupe de travail dispose des experts nécessaires à l'élaboration d'une telle Convention.

Ces experts ont déjà fourni de précieux travaux préparatoires à une telle Convention (v. Bulletin 6/1999, p. 509).

Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“*Genf, 4.-6. September 2000*

An der eingangs genannten Tagung nahm zeitweise ein Vertreter des Zentralamtes als Beobachter teil. In der Frage der Schaffung eines Übereinkommens betreffend multimodale Beförderungen kam die Arbeitsgruppe im wesentlichen zu folgenden Schlüssen:

1. Grundsätzlich ist ein universelles Übereinkommen wünschenswert.
2. Die Frage der Schaffung eines solchen Übereinkommens soll weiterhin im Arbeitsprogramm aufscheinen und dabei die höchste Prioritätsstufe erhalten.
3. Die Arbeitsgruppe ist zur Zusammenarbeit mit allen Institutionen bereit, die sich dieser Frage widmen wollen, und wird sich dabei entsprechend flexibel zeigen.
4. Grundsätzlich soll die Initiative der Arbeitsgruppe in dieser Angelegenheit nicht aufgegeben werden.
5. Die erforderlichen Sachverständigen zur Ausarbeitung eines solchen Übereinkommens stehen der Arbeitsgruppe zur Verfügung.

Diese Sachverständigen haben auch bereits wertvolle Vorarbeiten für ein solches Übereinkommen geleistet (s. Zeitschrift 6/1999, S. 509).

Comité international des transports ferroviaires (CIT)**Cours de formation***Löwenberg, 17-20 octobre 2000*

A Löwenberg, Suisse, se sont tenus respectivement les 2ème et 3ème cours de formation du CIT, les 17 et 18 octobre en langue française, et les 19 et 20 octobre 2000, en langue allemande. Dans le cadre de ces cours, l'occasion a été donnée à l'Office central de présenter et d'expliquer la nouvelle COTIF aux participants.

Le cercle des participants était certes large, mais toutefois composé en majorité de personnes travaillant dans des domaines proches de la clientèle, tels que le marketing, le règlement de dommages, la gestion des produits etc..

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)**Ausbildungskurse***Löwenberg 17.-20. Oktober 2000*

In Löwenberg, Schweiz, fand der 2. Ausbildungskurs des CIT in französischer Sprache am 17./18. Oktober und der 3. Ausbildungskurs in deutscher Sprache am 19./20. Oktober 2000 statt. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurde auch dem Zentralamt Gelegenheit geboten, den Kursteilnehmern das neue COTIF vorzustellen und zu erläutern.

Der Teilnehmerkreis war breit gestreut, jedoch überwiegend aus Personen zusammengesetzt, die in kundennahen Bereichen wie Marketing, Schadensregelung, Produktmanagement usw. tätig sind.

Outre les conférenciers du CIT, le représentant de l'Office central et des représentants de l'UIC et de la CCFE ont fait des exposés.

Ce cours bien fréquenté a de nouveau prouvé à quel point il était important de transmettre des connaissances sur le droit ferroviaire révisé dans le domaine du transport international.

Als Gastreferenten waren außer dem Vertreter des Zentralamtes auch Vertreter der UIC und der GEB eingeladen.

Die gut besuchte Veranstaltung bewies einmal mehr, wie wichtig die Verbreitung von Kenntnissen über das umgestaltete Eisenbahnrecht im Bereich des internationalen Verkehrs ist.

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 29 septembre 1999

En laissant la marchandise dans un lieu non clôturé ni surveillé, le transporteur ferroviaire a commis une faute d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant son inaptitude à accomplir la mission qu'il avait acceptée. Cette faute a pour effet d'exclure la force majeure et de le priver des effets de la clause de limitation de responsabilité¹ dont il se prévaut.

Cf. article 103 du Code de commerce français²

Le transporteur ferroviaire d'un lot de produits pharmaceutiques qui a été volé en cours de transport doit être condamné à en payer la valeur à l'assureur de la marchandise qui a indemnisé le vendeur auquel l'acheteur avait cédé ses droits.

En effet, s'agissant d'une marchandise localement très convoitée dans le pays où elle a été volée, le transporteur a commis une faute excluant la force majeure en la laissant dans un lieu non clôturé ni surveillé, aucune effraction n'ayant été constatée par la police et des toits de wagons ayant été découpés ainsi que le plancher de conteneurs dans l'un desquels 11.430 kg ont été dérobés, en l'espace d'une nuit au maximum.

En outre, la faute du transporteur était d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant son inaptitude à accomplir la mission qu'il avait acceptée, de sorte qu'elle a pour conséquence de le priver des effets de la clause de limitation de responsabilité dont il se prévaut.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 29. September 1999

Den Eisenbahnbeförderer, der das Gut an einem weder abgeschlossenen noch bewachten Ort gelagert hat, trifft ein äußerst schwerwiegendes Verschulden, das an Vorsatz grenzt und von seiner Unfähigkeit zeugt, den von ihm angenommenen Auftrag auszuführen. Dieses Verschulden bewirkt einen Ausschluss der höheren Gewalt und den Verlust der Wirkung der Haftungsbeschränkungsklausel¹, die er geltend macht.

Vgl. Artikel 103 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)²

Der Eisenbahnbeförderer einer Sendung pharmazeutischer Produkte, die im Verlauf der Beförderung gestohlen wurde, ist dazu zu verurteilen, dem Versicherer des Gutes, der den Verkäufer entschädigt hat, an den der Käufer seine Rechte abgetreten hat, den Wert des Gutes zu ersetzen.

Da es sich um ein Gut handelt, das in dem Land, in dem es gestohlen wurde, lokal sehr begehrt ist, trifft den Beförderer ein Verschulden, welches die höhere Gewalt ausschließt, da er das Gut an einem weder abgeschlossenen noch bewachten Ort gelagert hat, wobei die Polizei kein gewaltsames Eindringen festgestellt hat und Wagendächer sowie die Böden der Container, aus einem derer 11.430 kg innerhalb höchstens einer Nacht entwendet wurden, aufgeschnitten waren.

Im Übrigen ist das Verschulden des Beförderers äußerst schwerwiegend. Es grenzt an Vorsatz und zeugt von seiner Unfähigkeit, den von ihm angenommenen Auftrag durchzuführen, so dass er der Wirkung der Haftungsbeschränkungsklausel, die er geltend macht, verlustig geht.

1

Cf. article 44 des RU CIM

Vgl. Artikel 44 CIM

2

Une disposition comparable se trouve à l'article 36, § 2 des RU CIM bien que le terme de "force majeure" ne soit pas utilisé et que l'élément d'imprévisibilité des "circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier" fasse défaut - v. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur - 1998

Eine ähnliche Bestimmung findet sich in Artikel 36 § 2 CIM, auch wenn der Begriff "höhere Gewalt" nicht verwendet wird und das Element der Unvorhersehbarkeit der "Umstände, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte" fehlt - s. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Heft 685, Verlag des Juris-Classeur - 1998

Tiré de : Transidit, Avril-Mai-Juin 2000 / Gazette du Palais, 26-27 janvier 2000

Auszug aus: Transidit, April-Mai-Juni 2000/ Gazette du Palais, 26.-27. Januar 2000

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Stockholm, 14/15 septembre 2000

Les 14 et 15 septembre 2000 s'est tenue à Stockholm la troisième réunion de cette année du "International Liaison Group of Government Inspectors" (ILGGRI). L'hôte de cette réunion était l'organe de surveillance ferroviaire suédois, dont le siège se trouve à Borlänge, situé à 215 km au nord-ouest de Stockholm.

Le nouveau Directeur général de l'Office central y a participé, une dernière fois, en tant que représentant de l'organe de surveillance suisse, mais a en même temps déjà défendu les intérêts de l'OTIF, qui a ainsi pu renoncer à y déléguer un propre représentant. Il reviendra en premier lieu à M. Isliker de cultiver la coopération entre l'Office central et l'ILGGRI.

Conclusion des négociations

1. Directive prévue de l'UE sur la sécurité des chemins de fer
 - Les travaux viennent de débuter. Les chemins de fer essayent d'exercer une influence par le biais de l'UIC/de la CCFE. L'ILGGRI est saisi. La prochaine réunion est prévue pour le 24 novembre 2000.
 - L'ILGGRI respectivement les organes de surveillance ferroviaire doivent toutefois définir leur propre position. Ceci offre une grande chance d'exercer une influence décisive. La manière de procéder a été définie à Stockholm. La Suède, s'appuyant sur les travaux préliminaires de la France et de l'Allemagne, élaborera tout d'abord un document de base, qui devra être discuté à l'occasion d'une réunion extraordinaire de l'ILGGRI, le 3 novembre 2000 à Londres. Un entretien aura ensuite lieu avec le responsable du projet de la Commission européenne respectivement de la Direction générale TREN (M. Lundström).
2. Analyse des accidents, évaluation des événements
 - La Commission européenne / les responsables du projet de Directive sur la sécurité opte(nt) pour une analyse indépendante des accidents. La question de savoir si cette analyse doit être confiée à un organe extérieur aux autorités de

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Stockholm, 14./15. September 2000

Am 14./15. September 2000 fand in Stockholm die dritte Tagung der „International Liaison Group of Government Railway Inspectors“ (ILGGRI) des laufenden Jahres statt. Gastgeber war das Schwedische Eisenbahninspektorat, dessen Sitz sich in Borlänge, 215 km nordwestlich von Stockholm, befindet.

Der neue Generaldirektor des Zentralamtes nahm ein letztes Mal noch als Vertreter der schweizerischen Aufsichtsbehörde teil, wahrte aber gleichzeitig bereits die Interessen der OTIF, die deshalb auf einen eigenen Delegierten verzichten konnte. Es wird auch künftig in erster Linie Aufgabe von Herrn Isliker sein, die Zusammenarbeit zwischen Zentralamt und ILGGRI zu pflegen.

Fazit der Verhandlungen

1. Geplante EU-Richtlinie über die Sicherheit der Eisenbahnen
 - Die Arbeit ist erst aufgenommen. Mit eigenen Vorschlägen versuchen die Bahnen über UIC/GEB Einfluss zu nehmen. Die ILGGRI ist einbezogen. Ein nächstes Treffen ist für den 24. November 2000 angesetzt.
 - Die ILGGRI bzw. die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden müssen aber auch eine eigenständige Position definieren. Es eröffnet sich hier eine große Chance, bestimmend einzuwirken. Das Vorgehen ist in Stockholm festgelegt worden. Schweden, gestützt auf Vorarbeiten Frankreichs und Deutschlands, wird zunächst ein Grundlagenpapier ausarbeiten, das anlässlich einer ILGGRI-Sondersitzung am 3. November 2000 in London diskutiert werden soll. Mit dieser Vorbereitung wird als nächstes eine Aussprache mit dem Projektleiter der Europäischen Kommission bzw. der TREN (Herr Lundström) stattfinden.
2. Unfalluntersuchung, Ereignisauswertung
 - Von Seiten der Europäischen Kommission / Projektleitung Sicherheitsrichtlinie will man eine unabhängige Unfalluntersuchung. Ob diese wirklich außerhalb der Aufsichtsbehörden

surveillance ainsi que la manière de travailler de cet organe fait l'objet de points de vue controversés au sein de l'ILGGRI. La majorité des représentants à l'ILGGRI est d'avis qu'une séparation totale n'est pas appropriée.

- Il a unanimité en ce qui concerne la réglementation relative au rapport et à l'évaluation d'événement ainsi qu'en ce qui concerne leur emploi. Cela compte obligatoirement parmi les principales tâches des autorités de surveillance. En effet, le rapport et l'évaluation d'événement sont prioritaires par rapport à l'analyse des accidents, étant donné qu'il s'agit en premier lieu, dans l'intérêt de la sécurité, de tirer des événements les enseignements qui s'imposent et non pas de pouvoir punir les responsables.

3. Directives de l'UE sur l'interopérabilité

- Les STI relatives à la grande vitesse semblent prendre du retard.
- Des organismes notifiés, responsables de leur application, doivent jouer un rôle primordial. Cela est un fait qui doit être accepté. Il est d'autant plus important d'avoir des conceptions claires concernant la délimitation par rapport aux autorités de surveillance et leur rôle à l'avenir.
- Les points suivants sont à discuter :
 - De quelle manière les organismes notifiés seront-ils coordonnés ?
 - Qui en assurera le contrôle et l'audit ?
 - Comment sera définie l'assurance de la qualité, une norme particulière sera-t-elle nécessaire à cet effet ?

4. Admission de matériel ferroviaire/droit d'admission de la COTIF

- Il existe, prioritairement pour les véhicules, un besoin d'action urgent, afin d'obtenir enfin un aperçu systématique de la situation dans les différents pays, de clarifier quelques questions de principe - p. ex. les Safety Integrity Levels (SIL) - et d'harmoniser les procédures. L'Office central tentera d'y contribuer.

angesiedelt sein und wie sie arbeiten soll, ist im Kreis der ILGGRI umstritten. Mehrheitlich besteht die Meinung, eine volle Abtrennung sei nicht sinnvoll.

- Einigkeit besteht dabei hinsichtlich der Regelung und Handhabung der Ereignismeldung und -auswertung. Diese gehört zwingend zum Kerngeschäft der Aufsichtsbehörden. Sie hat ja auch Priorität gegenüber der Unfalluntersuchung, geht es doch im Dienste der Sicherheit vor allem darum, aus Ereignissen zu lernen und nicht Schuldige bestrafen zu können.

3. EU-Richtlinien Interoperabilität

- Die TSI Hochgeschwindigkeit scheinen Verspätung zu erhalten.
- Für ihre Handhabung sollen benannte Stellen eine zentrale Rolle spielen. Dies ist als Tatsache zu akzeptieren. Umso mehr braucht es klare Vorstellungen über die Abgrenzung gegenüber den Aufsichtsbehörden und deren zukünftige Rolle.
- Zur Diskussion stehen vor allem folgende Punkte:
 - Wie werden benannte Stellen koordiniert ?
 - Wie werden sie überwacht, auditiert ?
 - Wie wird die fachliche Qualitätssicherung definiert, braucht es dazu eine besondere Norm ?

4. Zulassung von Eisenbahnmaterial / COTIF-Zulassungsrecht

- Mit Priorität auf den Fahrzeugen ergibt sich hier dringlicher Handlungsbedarf, um endlich einmal eine systematische Übersicht über die Verhältnisse in den einzelnen Ländern zu erhalten, einige Grundsatzfragen - z.B. Safety Integrity Levels (SIL) - zu klären und Prozeduren zu harmonisieren. Das Zentralamt wird versuchen, einen Beitrag zu leisten.

- Il s'agira en premier lieu de partir d'exemples actuels, traités par des groupes de travail ad hoc de l'ILGGRI (Allemagne - Autriche - Suisse et Pays Nordiques).
- Dabei soll in erster Linie von aktuellen Beispielen ausgegangen werden, durch ILGGRI Ad hoc-Gruppen (Deutschland - Österreich - Schweiz sowie Nordische Staaten) betreut.

Bibliographie

Herber Rolf (éditeur), *Transportgesetze* (Législation sur les transports), 2ème édition, lois allemandes, Conventions internationales et conditions commerciales en trafic marchandises, recueil de textes avec une introduction détaillée et un répertoire, état : novembre 1999, Editions C.H. Beck, Munich, 2000, ISBN 3-406-45459-3, 506 pages, cartonné; DM 88,00

La nouvelle édition du recueil pratique paru pour la première fois en 1992 (v. Bulletin 4/1992, p. 175/176) fait déjà apparaître - par son volume et sa structure - l'un des principaux objectifs de la réforme du droit de transport allemand achevée en 1998, à savoir une simplification des réglementations jusqu'alors éparpillées et nombreuses ainsi qu'une harmonisation des réglementations applicables aux différents modes de transport. Cette nouvelle édition compte environ 450 pages de moins que la première édition. Les prescriptions sont classées en quatre parties détaillées, dont seulement trois sont consacrées au droit de transport : "Droit interne", "Conventions internationales" et "Conditions générales". Dans une (dernière) partie à part est publiée la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, qui ne fait certes pas partie du système des prescriptions du droit de transport, mais est en étroite corrélation avec les activités de transport.

L'introduction du Professeur Dr Herber précédant le recueil proprement dit, contient, sur 20 pages, un bref historique et une caractérisation de la réforme du droit de transport en général et de la nouvelle conception des différents domaines qu'elle touche ainsi qu'une évaluation de l'harmonisation atteinte et des particularités qui demeurent au niveau national et international. La lecture de l'introduction peut être vivement recommandée à tous les utilisateurs de ce recueil. Elle facilite non seulement l'orientation, mais offre l'aperçu général nécessaire et une perspective en ce qui concerne les modifications qui ne sont pas encore entrées en vigueur - et ce pas uniquement dans le domaine ferroviaire -, des prescriptions rendues dans ce recueil. Ce livre contient, comme dans la première édition, quelques renseignements sur la nouvelle doctrine en langue allemande; il est également pourvu d'un registre détaillé.

Les principales prescriptions du droit interne sont celles qui sont comprises dans les quatrième et cinquième livres du code de commerce. Quelques prescriptions spéciales relatives à la navigation intérieure et au transport routier des marchandises s'y ajoutent.

Le recueil ne contient, en principe, que des prescriptions relatives au transport de marchandises, y compris celles qui s'appliquent également au transport des voyageurs, comme la Convention de Varsovie. Pour cette raison, seules les Règles uniformes CIM ont été introduites en ce qui concerne la Convention relative aux transports internationaux

Bücherschau

Herber, Rolf (Herausgeber), *Transportgesetze*, 2. Auflage, Deutsche Gesetze, internationale Übereinkommen und Geschäftsbedingungen des Gütertransportrechts, Textausgabe mit einer ausführlichen Einführung und Sachverzeichnis, Stand: November 1999, Verlag C.H. Beck, München, 2000, ISBN 3-406-45459-3, 506 Seiten, kartoniert; DM 88,00

Die Neuauflage der praktischen, im Jahre 1992 erstmals erschienenen Sammlung (s. Zeitschrift 4/1992, S. 175/176) deutet bereits auf den ersten Blick - durch ihren Umfang und ihre Gliederung - auf eine der wichtigsten Zielsetzungen der im Jahre 1998 in Deutschland abgeschlossenen Reform des Transportrechts, das heißt auf die Vereinfachung der bis dahin zersplitterten und vielfältigen Regelungen und auf die Harmonisierung der für verschiedene Verkehrsträger geltenden Regelungen hin. Diese Neuauflage hat gegenüber der ersten Auflage um 450 Seiten weniger. Die Vorschriften sind in vier umfassende Abschnitte gegliedert, von denen nur drei dem Transportrecht gewidmet sind: "Innerstaatliches Recht", "Internationale Übereinkommen" und "Allgemeine Geschäftsbedingungen". In einem besonderen (letzten) Abschnitt - da es zwar nicht zum System der transportrechtlichen Vorschriften gehört, jedoch einen engen Zusammenhang mit dem Transportgeschäft aufweist - ist das UN-Übereinkommen über Verträge über den internationalen Warenkauf abgedruckt.

Die der eigentlichen Textsammlung vorangestellte Einführung von Professor Dr. Herber enthält auf 20 Seiten eine kurz und bündig zusammengefasste Entstehungsgeschichte und Charakterisierung der Transportrechtsreform allgemein und der neuen Konzeption der einzelnen von ihr erfassten Bereiche sowie eine Wertung der erreichten Harmonisierung und der - auf nationaler und internationaler Ebene - bleibenden Besonderheiten. Die Lektüre der Einführung ist jedem Benutzer dieser Textsammlung unbedingt zu empfehlen. Sie erleichtert nicht nur die Orientierung, sondern bietet den notwendigen Gesamtüberblick und Ausblick auf die - nicht nur im Eisenbahnbereich - noch nicht in Kraft stehenden Änderungen der im Weiteren abgedruckten Vorschriften. Wie in der ersten Auflage enthält das Buch einige Hinweise auf wichtige neue deutschsprachige Literatur; es ist auch mit einem umfangreichen Sachregister versehen.

Die grundlegenden Vorschriften des innerstaatlichen Rechtes sind diejenigen, die im vierten und fünften Buch des Handelsgesetzbuches enthalten sind. Einige besondere Vorschriften betreffend die Binnenschifffahrt und den Güterkraftverkehr kommen hinzu.

Die Sammlung umfasst im Prinzip nur Vorschriften betreffend die Beförderung von Gütern, abgesehen von solchen, die sich gleichzeitig auch auf die Beförderung von Personen beziehen wie das Warschauer Abkommen. Vom Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in ihrer gegenwärtig geltenden

ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans sa teneur actuellement en vigueur, c'est-à-dire celle du Protocole 1990. La révision de la COTIF, achevée avec l'adoption du Protocole 1999, est mentionnée dans l'introduction.

En ce qui concerne les conventions internationales, sont respectivement énumérés les Etats pour lesquels la convention en question est applicable. Sous les RU CIM figure une énumération des Etats membres pour lesquels sont applicables en tant que réglementation légale les RU CIM, dans la version du Protocole 1990; elle ne tient toutefois pas compte des Etats qui, depuis octobre 1996, ont ratifié le Protocole ou y ont adhéré (Hongrie, Tunisie, Belgique, Portugal, Monaco). Une note (selon laquelle les modifications ne sont pas encore applicables à ces Etats) apportée au niveau de certains Etats ayant adhéré à la COTIF au cours des dernières années (Bosnie et Herzégovine, Croatie, Slovanie et Lituanie) confirme qu'il peut y avoir certains doutes quant à l'interprétation de l'article 23, § 3 de la COTIF et que, par conséquent, une formulation plus claire, en ce qui concerne la teneur de la Convention, à laquelle se réfère une adhésion, a été souhaitable lors de la révision. Une nouvelle version univoque de cette disposition est maintenant comprise à l'article 3, § 4 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999). Ainsi, l'adhésion d'un Etat à la COTIF de 1980, demandée après l'ouverture à la signature de ce Protocole et avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF de 1980 que pour la Convention dans sa nouvelle teneur, telle qu'elle figure dans l'annexe à ce Protocole. L'article 23, § 3 de la COTIF de 1980, jusqu'ici en vigueur, devrait être interprété dans le même sens.

Le recueil s'adresse aux avocats, aux juristes spécialisés en droit économique, aux assurances, aux entreprises de transport et d'expédition, aux universités et aux branches de formation aux professions des transports dans le cadre des écoles professionnelles. Etant donné qu'il permet de recourir rapidement à des prescriptions normalement difficiles d'accès et d'avoir un aperçu rapide sur toutes les prescriptions importantes dont il convient de tenir compte dans le cadre de transports nationaux ou internationaux routiers, maritimes, aériens ou ferroviaires, ce livre constitue pour toutes les catégories d'experts mentionnées un excellent outil de travail.

Langenscheidts Pop-up Fachwörterbuch für Maschinen- und Anlagenbau, Englisch-Deutsch (Dictionnaire spécialisé anglais - allemand pour les constructions mécaniques et industrielles), Editions spécialisées Langenscheidt Munich, 2000, ISBN 3-86117-154-6, DM 199.-, Frs. 189.-, ATS 1'473.- (prix recommandé)

Grâce à l'internet, les dictionnaires électroniques gagnent en importance. Il est aujourd'hui de plus en plus d'usage de fournir au traducteur les textes à traduire sous forme de fichiers qui sont directement traduits sur l'ordinateur. La mai-

Fassung, dass heißt in der Fassung des Protokolls 1990, wurden daher nur die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM aufgenommen. Die mit der Annahme des Protokolls 1999 abgeschlossene Revision des COTIF ist in der Einführung erwähnt.

Bei den internationalen Übereinkommen werden jeweils die Staaten aufgezählt, für die das betreffende Übereinkommen gilt. Die unter den ER CIM aufgeführte Aufzählung der Mitgliedstaaten, für die die ER CIM in der Fassung des Protokolls 1990 als gesetzliche Regelung gelten, berücksichtigt allerdings nicht diejenigen Staaten, die das Protokoll seit Oktober 1996 ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind (Ungarn, Tunesien, Belgien, Portugal, Monaco). Eine bei einigen der in den letzten Jahren dem COTIF beigetretenen Staaten (Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Slowenien und Litauen) angebrachte Anmerkung (dass die Änderungen für sie noch nicht gälten) bestätigt, dass bestimmte Bedenken hinsichtlich der Auslegung des Artikels 23 § 3 COTIF durchaus vorkommen können und daher eine klarere Formulierung hinsichtlich der Fassung des Übereinkommens, auf die sich ein Beitritt bezieht, bei der Revision wünschenswert war. Eine eindeutige Neufassung dieser Bestimmung ist nunmehr in Artikel 3 § 4 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) enthalten. Demnach gilt der Beitritt eines Staates zum COTIF 1980, der nach Auflegung dieses Protokolls zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in seiner Neufassung, wie sie in der Anlage zu diesem Protokoll enthalten ist. In gleichem Sinne sollte auch der bisher geltende Artikel 23 § 3 COTIF 1980 ausgelegt werden.

Die Textsammlung wendet sich an Rechtsanwälte, Wirtschaftsjuristen, Versicherungen, Transport- und Speditionsunternehmen, Universitäten und transportfachbezogene Ausbildungszweige der Berufsschulen. Da sie einen raschen Zugriff auf sonst nicht leicht zugängliche Vorschriften bietet und es ermöglicht, sich leicht einen Überblick über alle wichtigen Vorschriften, die beim nationalen oder internationalen Transport mit Kraftfahrzeugen, Schiffen, Flugzeugen und Bahn zu beachten sind, zu verschaffen, stellt sie für alle erwähnten Kategorien von Fachleuten einen hervorragenden Arbeitsbehelf dar.

Langenscheidts Pop-up Fachwörterbuch für Maschinen- und Anlagenbau, Englisch - Deutsch, Langenscheidt Fachverlag München, 2000, ISBN 3-86117-154-6, DM 199.-, sFr. 189.-, öS 1'473.- (Preisempfehlung)

Elektronische Wörterbücher gewinnen durch das Internet zunehmend an Bedeutung. Auch für den Übersetzer gehört es inzwischen zum Alltag, dass zu übersetzende Texte als Dateien vorliegen und direkt am Computer übersetzt

son d'édition Langenscheidt tient compte de cette évolution et publie, outre les dictionnaires traditionnels sous forme de livre, des dictionnaires dits "pop-up", c'est-à-dire des dictionnaires sous forme de CD-ROM. Après les dictionnaires "pop-up" spécialisés destinés aux domaines de la médecine, de l'économie et de la technique, un dictionnaire spécialisé pour les domaines des constructions mécaniques et industrielles est publié, sous forme de CD-ROM, en coopération avec Krupp-Fördertechnik.

Une fois installé, le CD-ROM est disponible pour tous les programmes Windows permettant un marquage du texte. Pour ces programmes est disponible le mode standard, avec lequel le mot à traduire est marqué et le programme de traduction est activé au moyen de la touche droite de la souris. Pour les programmes Word pour Windows à partir de la version 7, Netscape Navigator et Microsoft Internet Explorer, il existe par ailleurs un mode confort, avec lequel il n'est plus nécessaire de marquer le mot à traduire et avec lequel l'utilisation de la touche droite de la souris devient superflue. Cela signifie que dans ce dernier cas, le programme de traduction traduit le mot, sur lequel la flèche de la souris se trouve un certain temps. Les propositions de traduction apparaissent alors sous forme de bulle au-dessus du mot à traduire. Cela permet par exemple de lire rapidement, sans recherche prolongée, des textes parus sur Internet en anglais. Il est par ailleurs possible de rechercher des termes anglais à l'aide d'une fenêtre de recherche.

Le dictionnaire "pop-up" constructions mécaniques et industrielles nécessite une capacité de stockage de 11 MB et compte 42.000 termes spécialisés de tous les domaines importants, le point capital se situant dans les domaines des mines, des bâtiments, du génie civil, des aciéries, de l'hydrolique, de la mécanique, de la pneumatique, des constructions métalliques, de la statique, de la technique de l'environnement et de la technique ferroviaire.

Pierre-Xavier Luciani, *Les chemins de fer et l'exécution forcée* (Die Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung), Thèse de doctorat, Lausanne 1999, 259 pages.

La thèse de doctorat susmentionnée a été publiée à la fin de l'année dernière et tient compte de la législation, jurisprudence et doctrine jusqu'au 1er décembre 1999. Le chapitre 1 analyse le terme "chemin de fer" et les formes juridiques que peuvent revêtir les entreprises ferroviaires. Le chapitre 2 indique les prescriptions applicables lorsqu'un créancier veut actionner une entreprise ferroviaire. Le chapitre 3 traite l'objet de l'exécution forcée, c'est-à-dire la "propriété du chemin de fer", une différence étant faite entre le patrimoine administratif, privé ou financier. Le chapitre 4 relatif à la saisie est suivi, au chapitre 5, de considérations historiques en ce qui concerne l'exécution forcée dans le domaine ferroviaire. Par la suite est examiné l'emprunt par obligations et la constitution des gages portant sur le patrimoine ferroviaire ainsi que la liquidation et le concordat (chapitres 6, 7 et 8).

werden. Der Langenscheidt-Verlag trägt dieser Entwicklung Rechnung und gibt neben traditionellen Wörterbüchern in Buchform auch sogenannte Pop-up Wörterbücher, d.h. Wörterbücher in Form einer CD-ROM heraus. Nach den Pop-up Fachwörterbüchern Medizin, Wirtschaft und Technik erscheint nun in Zusammenarbeit mit Krupp-Fördertechnik ein Fachwörterbuch für den Maschinen- und Anlagenbau als CD-ROM.

Nach der Installation der CD-ROM steht das Wörterbuch für alle Windows-Programme, in denen eine Textmarkierung durchgeführt werden kann, zur Verfügung. Für diese Programme steht der Standard-Modus zur Verfügung, bei dem das zu übersetzende Wort markiert und das Übersetzungsprogramm anschließend über die rechte Maustaste aktiviert wird. Für die Programme Word für Windows ab Version 7, Netscape Navigator und Microsoft Internet Explorer steht darüber hinaus auch noch ein Komfort-Modus zur Verfügung, bei dem das Markieren des zu übersetzenden Wortes entfällt und durch eine weitere Einstellung sogar die Bedienung der rechten Maustaste entfallen kann. Dies bedeutet, dass in letzterem Fall das Übersetzungsprogramm dasjenige Wort übersetzt, auf dem der Mauszeiger eine bestimmte Zeit lang ruht. Die Übersetzungsvorschläge erscheinen dann als Sprechblase über dem zu übersetzenden Wort. Damit können beispielsweise englischsprachige Texte im Internet ohne langes Nachschlagen schnell gelesen werden. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, englische Begriffe in ein Suchfeld einzugeben.

Das Pop-up Wörterbuch Maschinen- und Anlagenbau benötigt 11 MB Speicherplatz und kann auf 42.000 Fachbegriffe aus allen wichtigen Fachgebieten zurückgreifen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Bergbau, Hoch- und Tiefbau, Hüttenwesen, Hydraulik, Mechanik, Pneumatik, Stahlbau, Statik, Umweltechnik und Eisenbahntechnik.

Pierre-Xavier Luciani, *Les chemins de fer et l'exécution forcée* (Die Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung), Thèse de doctorat, Lausanne 1999, 259 Seiten

Die eingangs genannte Doktorarbeit ist Ende des vergangenen Jahres im Druck erschienen und berücksichtigt die Gesetzgebung, Rechtsprechung und Lehre bis zum 1. Dezember 1999. Das Kapitel 1 analysiert den Begriff der Eisenbahn und die rechtlichen Formen, in denen Eisenbahnunternehmen auftreten können. Das Kapitel 2 führt die Vorschriften an, die gelten, wenn ein Gläubiger ein Eisenbahnunternehmen in Anspruch nehmen will. Kapitel 3 behandelt den Gegenstand der Zwangsvollstreckung, d.h. das „Eisenbahneigentum“, wobei zwischen Verwaltungsvermögen und Privat- oder Finanzvermögen unterschieden wird. Kapitel 4 betreffend die Beschlagnahme ist gefolgt von historischen Betrachtungen zur Zwangsvollstreckung im Eisenbahnbereich in Kapitel 5. Hierauf wird die Aufnahme von Darlehen in Form von

Un chapitre sur la saisie conservatoire de matériel ferroviaire, d'une part, et sur les problèmes liés à une saisie des marchandises transportées, d'autre part (chapitre 9), concluent cet ouvrage.

L'auteur part du principe que le transport ferroviaire est un service public, le système actuel en Suisse reposant sur un système de concessions.

L'auteur se penche également sur l'article 18, § 3 de la COTIF qui, pour l'essentiel, était déjà compris dans l'article 23 de la Convention du 14 octobre 1890. Cette disposition n'interdit pas, en principe, une saisie de matériel ferroviaire - cela dépend du droit national respectif et est réglé de manière très différente selon les pays - mais ne constitue qu'une réglementation de la compétence qui a toutefois une importante fonction de protection.

Dans ce contexte est également examiné le cas où le matériel roulant d'un chemin de fer d'un Etat non membre de la COTIF doit être saisi. Or, ce cas n'est pas réglé par l'article 18 de la COTIF. L'auteur pose la question de savoir si et dans quelle mesure l'interdiction de saisie du matériel roulant ne constitue pas un principe général du droit international public. Selon l'avis de l'auteur de ce compte rendu, il n'est pas possible de partir d'un tel principe, d'autant plus que, contrairement au point de vue de l'auteur, le transport de voyageurs et de marchandises, en général, ne doit pas être qualifié comme étant un acte de *iure imperii*, mais comme une activité commerciale, donc comme un acte de *iure gestionis*.

En revanche, l'auteur fait observer, à juste titre, en se référant à Nordström (v. Bulletin 7/8 1984, p. 94 ss.), que les véhicules loués par les entreprises ferroviaires et qui sont intégrés dans leur parc de véhicules ne sont ni des wagons de particuliers ni des wagons appartenant à l'entreprise ferroviaire et qu'ils ne jouissent, par conséquent, pas de la protection de l'article 18 de la COTIF. En guise de complément, il convient d'ajouter que lors de la Conférence préparatoire de 1886 (procès-verbal, p. 148 ss.), il avait déjà été clarifié à l'occasion de la création de l'article 23 de la Convention de 1890, que "lorsque le matériel roulant ou les accessoires ne sont pas propriété du chemin de fer concerné, l'interdiction de saisie ne s'applique pas". L'extension de cette disposition aux wagons de particuliers a été entreprise par la 5ème Conférence de révision 1952/1953.

La thèse de Luciani traite un domaine juridique très spécifique, à savoir sous l'angle du droit suisse. Nonobstant ce fait, elle revêt un intérêt général, étant donné qu'en raison d'une dénationalisation accrue, des questions similaires se poseront dans de nombreux droits nationaux et que l'acquisition de moyens financiers privés destinés à l'achat de matériel roulant dépend entre autres de la question de savoir dans quelle mesure les créanciers privés pourront avoir recours au matériel roulant financé pour assurer leurs

Obligations und einer Pfandbestellung am Eisenbahngut geprüft, sowie die Liquidation und das Konkordat (Kapitel 6, 7 und 8). Ein Kapitel über die Sicherungsbeschlagnahme von Eisenbahnmaterialeinerseits und die Probleme einer Beschlagnahme der beförderten Güter andererseits (Kapitel 9) beschließen das Werk.

Der Autor geht davon aus, dass der Eisenbahntransport eine öffentliche Dienstleistung (Service public) ist, wobei das derzeitige System in der Schweiz auf einem Konzessionsystem beruht.

Der Verfasser beschäftigt sich auch mit Artikel 18 § 3 COTIF, der im Wesentlichen bereits in Artikel 23 des Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 enthalten war. Diese Bestimmung verbietet nicht grundsätzlich eine Beschlagnahme oder Pfändung von Eisenbahnrollmaterial - dies hängt vom jeweiligen Landesrecht ab und ist sehr unterschiedlich geregelt - sondern stellt nur eine Zuständigkeitsregelung auf, die allerdings eine deutliche Schutzfunktion hat.

Untersucht wird unter anderem in diesem Zusammenhang der Fall, dass Rollmaterial einer Eisenbahn aus einem Nichtvertragsstaat des COTIF beschlagnahmt oder gepfändet werden soll. Artikel 18 COTIF regelt diesen Fall jedenfalls nicht. Der Autor stellt die Frage, ob und wieweit die Unpfändbarkeit des Rollmaterials nicht ein allgemeines Prinzip des Völkerrechts sei. Nach Meinung des Rezensenten kann man nicht von einem solchen Grundsatz ausgehen, zumal die Beförderung von Personen und Gütern im Allgemeinen entgegen der Auffassung des Autors nicht als Akt de *iure imperii*, sondern als kommerzielle Tätigkeit, also als Akt de *iure gestionis* zu qualifizieren ist.

Der Autor weist hingegen unter Bezugnahme auf Nordström, (s. Zeitschrift 7/8/1984, S. 94 ff), zu Recht darauf hin, dass von Eisenbahnunternehmen gemietete Wagen, die in deren Wagenpark eingestellt sind, weder Privatwagen noch Wagen im Eigentum des Eisenbahnunternehmens sind und daher auch nicht den Schutz des Artikels 18 COTIF genießen. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass bereits bei der Schaffung des Artikels 23 des Übereinkommens 1890 anlässlich der Vorbereitungskonferenz 1886 (Niederschrift S. 148 ff) klar gestellt wurde: „Stehen rollendes Material oder Zubehör nicht im Eigentum der betreffenden Bahn, so erstreckt sich das Verbot der Pfändung und des Arrestes auf sie nicht“. Die Ausdehnung dieser Bestimmung auf Privatgüterwagen erfolgte durch die 5. Revisionskonferenz 1952/1953.

Die Arbeit von Luciani behandelt einen sehr speziellen Rechtsbereich, und zwar aus dem Blickwinkel des Schweizer Rechts. Dessen ungeachtet ist sie von allgemeinem Interesse, weil mit zunehmender Entstaatlichung vergleichbare Fragen sich in vielen Landesrechten stellen werden und die Erschließung privater finanzieller Mittel für die Anschaffung von Rollmaterial unter anderem auch davon abhängig ist, wie weit Privatgläubiger zur Sicherung ihrer Forderungen auf das von

créances.

PONS Kompaktwörterbuch Englisch-Deutsch und Deutsch-Englisch, Für alle Fälle (Dictionnaire compact anglais-allemand et allemand-anglais, *A toutes fins utiles*), publié par le Prof Dr Erich Weis_, édition remaniée 2000, 1400 pages, ISBN 3-12-517119-9, Editions Ernst Klett, Stuttgart-Düsseldorf-Leipzig, DM 39.80, Frs. 38.30, ATS 291.-, Euro 20.35

Le rôle de l'anglais en tant qu'une des plus importantes langues de communication dans le domaine de la coopération internationale augmente d'une manière générale. Grâce à l'adoption du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF, l'OTIF comptera bientôt également parmi les organisations internationales dont l'anglais est l'une des langues de travail. En fonction de leurs connaissances linguistiques respectives et des exigences stylistiques, les personnes oeuvrant dans le domaine international auront recours à un dictionnaire en un ou plusieurs tomes.

Le dictionnaire compact PONS peut fournir de bons services à l'utilisateur à des fins pratiques. Il contient respectivement 56'000 termes et tournures dans les deux parties du volume. Les utilisateurs apprécieront particulièrement l'énumération minutieuse et précise des "phrasal verbs", c'est-à-dire des relations fixes, en anglais, entre le verbe et la préposition, qui selon le cas, ont des significations fondamentalement différentes. La mise en évidence de chacune de ses relations au moyen de caractères gras ainsi que le fait que la relation figure chaque fois en entier, permettent de trouver facilement et rapidement la tournure recherchée.

Le dictionnaire sert bien sûr également à trouver ou à vérifier l'orthographe, la coupure des mots ou leur prononciation.

En annexe se trouvent des abréviations anglaises et américaines, des abréviations allemandes, une grammaire anglaise succincte, les principaux verbes irréguliers dans les deux langues, les mesures et poids anglais et allemands ainsi qu'une énumération des unités territoriales administratives des Etats anglophones et des Etats germanophones. La présentation parallèle de 220 termes anglais américains et anglais britanniques avec leur traduction allemande est un élément nouveau.

L'on ne peut que confirmer l'énoncé du catalogue Klett des nouvelles parutions, selon lequel le dictionnaire compact PONS peut être utilisé universellement dans les domaines de l'éducation et de la profession.

ihnen finanzierte Rollmaterial zurückgreifen können.

PONS Kompaktwörterbuch Englisch-Deutsch und Deutsch-Englisch, Für alle Fälle, herausgegeben von Prof. Dr. Erich Weis_, Neubearbeitung 2000, 1400 Seiten, ISBN 3-12-517119-9, Ernst Klett Verlag, Stuttgart-Düsseldorf-Leipzig, DM 39.80, sFr. 38.30, öS 291.-, Euro 20.35

Die Rolle des Englischen als eine der wichtigsten Verständigungssprachen in der internationalen Zusammenarbeit nimmt allgemein zu. Dank der Annahme des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF wird demnächst auch die OTIF zu denjenigen internationalen Organisationen zählen, deren eine Arbeitssprache das Englische ist. Je nach dem jeweiligen Stand der Sprachkenntnisse und je nach den Stilanforderungen werden die im internationalen Bereich tätigen Personen auf ein Wörterbuch - in einem oder in mehreren Bänden - zurückgreifen.

Für praktische Zwecke kann das PONS Kompaktwörterbuch dem Anwender einen guten Dienst leisten. Es enthält je 56'000 Stichwörter und Wendungen in den beiden Teilen des Bandes. Die Anwender werden insbesondere die sorgfältige und ziemlich ausführliche Aufzählung der "phrasal verbs", d.h. der festen Verbindungen vom Verb und Präposition im Englischen, die grundlegende Bedeutungsunterschiede aufweisen, schätzen. Die Hervorhebung jeder solchen Verbindung durch Fettdruck sowie die Tatsache, dass jeweils die gesamte Verbindung ausgeschrieben ist, erleichtert und beschleunigt das Auffinden der gesuchten Wendung.

Das Wörterbuch dient natürlich auch zur Feststellung oder Überprüfung der Rechtschreibung, Silbentrennung oder Aussprache des jeweiligen Wortes.

Im Anhang finden sich englische und amerikanische Abkürzungen, deutsche Abkürzungen, englische Kurzgrammatik, wichtigste unregelmäßige Verben in den beiden Sprachen, englische und deutsche Maße und Gewichte und eine Aufzählung administrativer territorialer Einheiten der englisch- und der deutschsprachigen Staaten. Neu ist die Gegenüberstellung von 220 amerikanisch-englischen und britisch-englischen Begriffen mit den deutschen Übersetzungen.

Es trifft zu, dass das PONS Kompaktwörterbuch universell einsetzbar in Bildung und Beruf ist, wie es im Klett Katalog der Neuerscheinungen heißt.

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° 2860/2000, p. 619-621 - Vol de marchandises. Pas de potion magique; p. 632/633 - Livraison. Les points névralgiques (M. Tilche)

Idem, n° 2861/2000, p. 647-650 - Limitations d'indemnités. Montants mode par mode (M. Tilche)

Idem, n° 2863/2000, p. 688/689 - CMR. Idées reçues et pièges à éviter; p. 689-692 - Conservation des recours. Attention aux brefs délais ! p. 693-695 - Responsabilité du transporteur. Le patchwork européen (M. Tilche)

Idem, n° 2864/2000, p. 709-711 - Commissionnaires de transport (M. Tilche)

Idem, n° 2866/2000, p. 741-742 - Ferroviaire. Pénalités de retard (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 109/2000, S. 3 - Haftung im KV: Eine unendliche Geschichte. Die Schadenregelung bleibt ein heißes Thema (Ch. Seidelmann)

Idem, Nr. 115/2000, S. 17/20 - Montrealer Protokoll Nr. 4 ermöglicht Umstellung auf elektronische Frachtbriefe. Aircargo-Branche drängt auf rasche Ratifizierung (W. Müller-Rostin)

Idem, Nr. 117/2000, S. 5 - CIM-Frachtbrief für Private

Idem, Nr. 122/2000, S. 10 - Reform der Gefahrgutvorschriften. Der Zeitplan wird eng; Schwierige Geburt für ADN/ADNR (K. Ridder)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 36/2000, p. 42/43 - La négligence grave peut coûter cher (J. Müller); p. 43 - Dépense ou investissement ?

Idem, n° 38/2000, p. 41/43 - Globalisation et rationalisation sans harmonisation de la réglementation ? (R. Herber)

Idem, n° 40/2000, p. 44/45- Bien battu ... et tout de même perdu

La vie du Rail, Paris, n° 2762/2000, p. 4-8 - Transit sans frontières. Les essieux à écartement variable (L. Fieux)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2000, S. 345-354 - Das Frachtrecht vor 150 Jahren. Die Regelung des Frachtvertrages im ADHGB von 1861 (M. Corra Solaguren); 355-357 - Die Anwendbarkeit des § 437 HGB bei internationalen Lufttransporten (I. Koller)