



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

2/2008

116^e Année • Avril - Juin

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Ratification du Protocole 1999

Grèce, p. 15

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

109^{ème} session – Berne, 21/22.5.2008 – p. 15

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants, p. 16

Transport des marchandises dangereuses

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

84^{ème} session – Genève, 5-8.5.2008 – p. 16

Groupe de travail «Echange d'expériences pour les experts reconnus» de la Commission d'experts du RID

3^{ème} réunion – Berne, 13.5.2008 – p. 18

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

9^{ème} réunion – Berne, 14/15.5.2008 – p. 18

Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

45^{ème} session – Berne, 16.5.2008 – p. 21

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Commission préparatoire

2^{ème} session – Rome, 8-10.4.2008 – p. 21

Coopération avec les organisations et associations internationales

Forum International des Transports

Première session – Leipzig, 28/29.5.2008 – p. 22

Coup d'œil

Écartement des rails, p. 23

Jurisprudence

Cour de Cassation (France) – Arrêt du 13.3.2008 – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs – comportement du voyageur (CIV 1980), p. 24

Cour de Cassation (France) – Arrêt du 13.3.2008 – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs – comportement du voyageur (droit national), p. 25

Bibliographie

Kunz Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, 22^{ème} livraison complémentaire, état 1.3.2008, p. 26

Last but not least

L'humour, l'ironie et l'insolite dans les réunions internationales sur le transport des marchandises dangereuses, p. 27

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

2/2008

116^e Année – Avril - Juin

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF 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.

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Ratification du Protocole 1999

Grèce

La Grèce a déposé, le 2 juin 2008, son instrument de ratification du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999). La COTIF dans la version du Protocole 1999 est entrée en vigueur pour la Grèce le jour du dépôt de l'instrument de ratification. Jusqu'alors, la Grèce a appliqué de fait les Règles uniformes CIV et CIM (v. Bulletin 2/2006, p. 22).

Un aperçu de l'état des ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son Annexe, la COTIF 1999, et des adhésions à ce Protocole ou à la COTIF¹, y compris les réserves formulées et les déclarations faites par les Etats membres ainsi que les textes des

1 V. http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Publications - Convention – COTIF (3.6.1999) – Dépositaire (Secrétaire général) (art. 36 COTIF) –Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur

réserves et déclarations² sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

109^{ème} session

Berne, 21/22 mai 2008

Pour sa 109^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 21 et 22 mai 2008, sous la Présidence du représentant permanent de l'Espagne auprès de l'OTIF, M. l'Ambassadeur Fernando Riquelme Lidón.

Pour l'essentiel, les discussions du Comité ont porté sur le résultat financier 2007. Le Comité a approuvé le Rapport de gestion financière 2007. Il convient, à ce propos, de noter que les contributions des Etats membres ont, pour la première fois, été calculées d'après l'article 26 de la COTIF 1999 et selon les décisions de la 8^{ème} Assemblée générale sur les questions financières liées à l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius (v. Bulletin 3/2006, p. 35 ss.).

2 V. http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Publications - Convention – COTIF (3.6.1999) – Déclarations et réserves

L'exercice 2007 se soldant par un excédent de produits de Frs. 350'204.01, le Comité a décidé d'utiliser la majeure partie de cet excédent, soit Frs. 350'000.-, pour abaisser les contributions définitives des Etats membres pour 2007, le solde de l'excédent étant versé au Fonds de réserve. Le Comité a fixé, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives 2007 à Frs. 2'770'023.-.

Le Comité a pris note de la situation financière générale de l'OTIF et de la situation actuelle des placements et les a jugés satisfaisantes.

Il a, par ailleurs, approuvé le Rapport de gestion 2007.

En outre, il a discuté des questions suivantes : procédure de désignation des délégués du Comité, évolution des placements de l'Organisation et orientations à suivre en ce qui concerne le Fonds de réserve (v. Bulletin 4/2007, p. 66), mise au concours du poste de Secrétaire général, état d'avancement des négociations entre la Commission européenne et l'OTIF au sujet de l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF et avancement des travaux résultant de la Conférence diplomatique de Luxembourg (Protocole ferroviaire) et plus particulièrement établissement du Registre de garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire (v. p. 21).

La 110^{ème} session du Comité administratif se tiendra, les 12 et 13 novembre 2008, probablement à Berne.

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3220/2008, p. 261/262 – Transport routier. Avant la prise en charge (M. Tilche)

Idem, n° 3224/2008, p. 326-328 – Instructions de l'expéditeur. Devoirs et sanctions (M. Tilche)

Idem, n° 3226/2008, p. 358/359 – Manquants. Comment indemniser ?; Faute lourde. Le prix de l'incurie (M. Tilche); Vol. Circonstances inévitables (Jurisprudence CMR avec observations)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 3, 4 et 5; Veröffentlichungen, Ausgaben 3, 4 und 5; Publications, Editions 3, 4 and 5

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 58-59/2008, S. 14 – Haftungsfälle bei Luftfracht. Nicht immer empfehlen sich die ADSp als alleinige Geschäftsgrundlage (P. Ettrich)

Idem, Nr. 68/2008, Beilage Luftfracht, S. 3 – Wie sich der Schadenersatz reduzieren lässt. Wenn sich Spediteur auf die Haftungsbegrenzung nach dem Montrealer Übereinkommen beruft, kann er kräftig sparen (E. Boecker)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ) / Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 15-16/2008, S. 27 – Aus der Transportrechtspraxis. Ein Foto ist nicht Beweis genug (vorbehaltlos unterzeichneter CMR-Frachtbrief) (Spedlogswiss)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 5/2008, S. 177-186 – Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht für Transportverträge in Abkommen und speziellen EG-Verordnungen (P. Mankowski); S. 201-205 – Der Frachtführer: Wie Gott in Frankreich. Der Durchgriffsanspruch des französischen Frachtführers auf Zahlung der Fracht [action directe en paiement du transporteur] (A. Gruber)

Transport des marchandises dangereuses

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

84^{ème} session

Genève, 5-8 mai 2008

24 Gouvernements et 10 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, dont la Commission européenne, ont participé aux travaux de cette 84^{ème} session présidée par M. J. Franco (Portugal).

Questions multimodales

Le Groupe de travail, à l'instar de la Commission d'experts du RID a procédé à la **finalisation de l'édition 2009 de l'ADR** (v. p. 21).

Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs

Le Groupe de travail a pris note du rapport de ce Groupe et de la demande du Comité des transports intérieurs d'évaluer la mise en œuvre du chapitre 1.10 de l'ADR avec l'assistance des autres organisations internationales concernées. Il a été rappelé que le thème de la sûreté est maintenu en continu à l'ordre du jour des sessions du Groupe de travail. Il a été noté qu'une étude était en cours au sein de la Commission européenne pour évaluer la mise en œuvre et l'adéquation des prescriptions relatives à la sûreté pour les trois modes de transport terrestre et que le rapport présentant les résultats de cette étude pourrait être finalisé courant octobre. Le Président a annoncé son intention de transmettre aux Parties contractantes à l'ADR, non-membres de l'Union européenne, un questionnaire d'évaluation similaire à celui utilisé par la Commission européenne pour son étude. Le Président a également annoncé qu'il ferait un rapport sur la situation au Groupe multidisciplinaire d'experts dans la mesure du possible; le Groupe de travail était d'avis cependant qu'il ne serait pas réaliste de s'attendre à des conclusions circonstanciées sur la mise en œuvre effective dans toutes les Parties contractantes à l'ADR pour décembre.

Ligne directrice générale relative au calcul des risques

Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'Allemagne pour son travail d'adaptation, pour le transport par route, des directives adoptées par la Commission d'experts du RID pour l'évaluation de risques lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Le document préparé a l'avantage de fournir un outil aux autorités compétentes pour déterminer et justifier les restrictions de circulation s'appliquant sur leur territoire. La proposition d'ajouter une référence non contraignante, dans l'ADR, à cette Ligne directrice générale relative au calcul des risques a été adoptée. Le Groupe de travail souhaitant se laisser du temps pour étudier en détail le contenu de cette Ligne directrice générale, il a été décidé de maintenir cette référence entre crochets. Le représentant de l'Allemagne a prié les délégations qui le souhaiteraient de lui faire parvenir rapidement leurs observations sur le contenu de ce document afin de pouvoir, si nécessaire, en présenter une version révisée à la prochaine session.

Code de bonne pratique d'arrimage et de manutention

Le Groupe de travail a confirmé l'ajout d'une référence non contraignante, dans l'ADR, à ce code de la Commission européenne telle qu'adoptée à la précédente session. En réponse à une demande de la Fédération de

Russie, la représentante de la Commission européenne a indiqué que ce code était en cours de traduction dans toutes les langues officielles de l'Union européenne et qu'il serait également traduit en Russe.

Projet de directive européenne

Le Groupe de travail a noté que le projet de directive du Conseil de l'Union européenne et du Parlement européen, dite "fusionnée", relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (applicable à tous les modes de transport terrestre) pourrait être définitivement adopté courant juin 2008, pour transposition au 30 juin 2009, sous réserve de l'approbation en seconde lecture par le Parlement européen.

Information sur le site internet de la CEE-ONU

Le Groupe de travail a invité le secrétariat, sur la base des informations qui seront transmises par les délégations, à faire figurer sur son site internet une adresse de courrier électronique où les autorités compétentes peuvent être contactées ainsi que les liens vers les différentes versions linguistiques de l'ADR qui pourraient être disponibles en ligne ou toute information indiquant comment se procurer ces versions.

Seizième Forum économique et environnemental de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE)

Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il présenterait, lors de ce prochain Forum (Prague, 12-21.5.2008), un rapport sur le transport des marchandises dangereuses et sur les Règlements internationaux applicables. Ce rapport est notamment assorti de propositions de projets visant à encourager l'alignement des règlements nationaux sur l'ADR, à évaluer la mise en œuvre de l'Accord et à faciliter l'accession de nouveaux pays.

ADN

Le Groupe de travail a noté l'entrée en vigueur, au 29 février 2008, de l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Dispositions spécifiques à l'ADR

CMR

Il a été souligné que le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) adopté par le Comité des transports intérieurs pourra avoir des conséquences sur

les travaux en cours au sein du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU en ce qui concerne l'emploi de l'échange de données informatisé (EDI) et, en conséquence, sur les prescriptions relatives à la documentation dans l'ADR.

Etat de l'Accord ADR

Le Groupe de travail a noté l'accession de Moldova au Protocole d'amendement de 1993 et son acceptation par la Grèce, ce qui porte à trente et un le nombre d'Etats Contractants à ce Protocole. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que son gouvernement avait déposé l'instrument juridique approprié pour la ratification du Protocole. Le Groupe de travail a souhaité que les onze autres Etats parties contractantes à l'ADR (Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Ukraine) prennent les mesures nécessaires pour ratifier ou accéder à ce Protocole afin de permettre son entrée en vigueur.

Unités mobiles de fabrication d'explosifs (MEMU)

Le Groupe de travail adopté ces nouvelles dispositions pour l'utilisation, la construction, les équipements et le marquage des citernes, des conteneurs pour vrac et des compartiments spéciaux pour explosifs pour ces unités mobiles.

Groupe de travail «Echange d'expériences pour les experts reconnus» de la Commission d'experts du RID

3^{ème} réunion

Berne, 13 mai 2008

29 experts de 11 États membres et de l'UIP ont participé au siège de l'OTIF à cette 3^{ème} réunion présidée par M. Stefan Dernbach (Allemagne) et dont l'objectif est précisé dans le Bulletin 3/2006, p. 47-48. La Commission d'experts du RID a pris connaissance des résultats obtenus (v. p. 21). Le rapport détaillé¹ figure sur notre site Internet.

¹ www.otif.org/html/f/rid_CExp_RID_rapport2008.php

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

9^{ème} réunion

Berne, 14/15 mai 2008

Les États suivants ont participé aux délibérations de cette réunion au siège de l'OTIF : Allemagne, Belgique, Croatie, France, Espagne, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Suisse. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étaient également représentées. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) ont en outre participé. La présidence a été assurée par M. Reiner Kogelheide (UIP/Allemagne).

Distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne – Reprise d'une disposition de la Fiche UIC 573

La Belgique a proposé de transférer dans le RID cette disposition prescrite dans la Fiche UIC 573, qui jusqu'à aujourd'hui n'apparaît ni dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI), ni dans le RID.

Le représentant du Royaume-Uni avait exposé, lors de la 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID, l'objection que la distance minimale de 300 mm exigée entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent de la citerne est en règle générale inférieure pour les wagons-citernes utilisés au Royaume-Uni, afin de compenser, par une plus grande longueur de la citerne, la contenance plus réduite de la citerne qui résulte du gabarit d'espace libre plus restreint. Dans les cas dans lesquels les 300 mm ne peuvent pas être respectés, l'on prescrirait cependant des dispositifs anti-chevauchement des tampons. La Belgique en tient compte par l'application alternative des mesures prévues dans la disposition spéciale TE 25.

Le représentant du Royaume-Uni a proposé un autre libellé, qui tient compte d'une part que les wagons-citernes au Royaume-Uni, pour lesquels la disposition spéciale TE 25 trouve son application, présentent déjà une distance minimale de 300 mm, et prévoit d'autre part pour d'autres wagons-citernes – comme c'est le cas habituellement au Royaume-Uni – une protection anti-chevauchement.

Concernant la reprise de la prescription de la fiche UIC, un consensus a été obtenu dans le groupe de travail. Cependant, aucun accord n'a pas pu être conclu dans

quelle forme l'alternative devrait être reprise dans le RID :

- L'alternative doit-elle être limitée au Royaume-Uni ou doit-elle s'appliquer à tous les cas d'un gabarit d'espace libre restreint énumérés dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) « Infrastructure ferroviaire conventionnelle » ?
- Faut-il reprendre ce cas particulier dans le RID ou faut-il le régler par une exception à la directive cadre de l'UE ?

Le représentant du Royaume-Uni a soumis un nouveau libellé établi pendant la réunion, qui a provisoirement été adopté entre crochets. Les représentants du Royaume-Uni et de l'Agence ferroviaire européenne ont été priés, jusqu'à la prochaine session de la Commission d'experts du RID, d'examiner si cette dérogation nationale peut être reprise dans le RID.

Fuites de gouttes

Le représentant de l'Allemagne a résumé l'état d'avancement du projet de recherche de l'Union économique allemande des produits pétroliers. La cause principale des inétanchéités/fuites de gouttes est due aux quantités restantes dans le système de remplissage et de vidange en liaison avec des dispositifs de fermeture insuffisamment fermés. Il a déclaré que l'Allemagne soumettra des propositions concrètes une fois le projet de recherche achevé. Le projet de recherche a été salué par différents participants et l'on a exprimé l'espoir que les modifications des prescriptions résoudre le problème des fuites de gouttes.

Evaluation de la lettre et des rapports de recherche envoyés par l'Association des chemins de fer américains (AAR)

Le groupe de travail a pris connaissance d'un communiqué de presse sur les mesures envisagées aux USA pour augmenter la sécurité et pour réduire la vitesse des wagons-citernes dans lesquels des matières toxiques à l'inhalation sont transportées.

Réduction des fuites

Le représentant de l'Allemagne a expliqué que certaines robinetteries qui ne peuvent pas être vidées complètement en raison d'une courbure, ne sont plus autorisées en Allemagne. Le Président a complété qu'en l'occurrence il faudrait attendre les résultats du projet de recherche allemand.

Citerne et protection du fond de citerne

Le Président a expliqué que des recherches sur les accidents auraient donné pour résultats que les prises en écharpe n'ont pas conduit à des conséquences de dommages comparables à celles des chevauchements des tampons et que pour cette raison l'on n'avait pas poursuivi la question de la protection contre les prises en écharpe abordée dans le document de l'AAR.

Procédures de service

Il a été rappelé que la poursuite des thèmes limitation de vitesse et contournement des centres urbains a été exclue, étant donné qu'une réglementation pertinente ne peut pas se faire dans le RID et doit en conséquence avoir lieu sur le plan national. Il a cependant également été fait remarquer que certaines questions pourront être réglées à l'avenir sur le plan international, si des solutions télématiques seront disponibles (p. ex. repérage des boîtes chaudes par télématique au lieu d'installations fixes).

Rapports sur les événements lors du transport de marchandises dangereuses selon la section 1.8.5 du RID

Le représentant de la Suède a présenté les résultats de l'enquête sur un accident qui s'est déroulé en 2005 à Ledsgard et sur lequel il avait déjà informé le groupe de travail.

La cause de l'accident était une mauvaise position de la manette du frein au wagon-citerne (« VIDE » au lieu de « CHARGÉ »). Cet accident a à nouveau démontré qu'il n'y a pas de barrières efficaces qui empêchent le départ d'un train qui n'a pas suffisamment de force de freinage.

Les résultats de l'enquête sur l'accident auraient démontré que l'absorption d'énergie de la plaque de protection installée sur le wagon-citerne était relativement faible et que des valeurs plus élevées pourraient être atteintes par le type de fixation (par exemple des vis au lieu de joints de soudure).

L'on a en outre constaté que les tampons des wagons qui se trouvaient dans une courbe au moment du choc, ont subi un chevauchement avant que les éléments d'absorption d'énergie des tampons puissent réagir. Dans ces cas la plaque de la citerne et la citerne auraient dû absorber encore plus d'énergie.

Les points suivants ont été abordés particulièrement lors de la discussion :

- Étant donné que la problématique du freinage n'est pas un problème spécifique aux marchandises dangereuses, l'ERA devrait être priée de rechercher une solution pour l'ensemble du trafic ferroviaire.
- L'objectif de la plaque de protection n'est pas l'absorption d'énergie mais la protection de la citerne contre l'effet de perforation des tampons. C'est la raison pour laquelle l'on choisit également des plaques de protection de grande surface qui couvrent l'ensemble du fond de la citerne. Il faudrait cependant examiner la question d'une meilleure fixation des plaques de protection sur la base d'un document technique.
- Étant donné que le rapport d'accident a démontré que les éléments d'absorption d'énergie, lors d'un fonctionnement correct de chaque tampon, auraient pu absorber 70 % de l'énergie totale du choc à 39 km/h, il y aurait lieu d'examiner comment le glissement de tampons et ainsi la réduction de l'efficacité d'éléments d'énergie peuvent être évités dans les courbes.

Manuel wagons-citernes

Le représentant de l'Allemagne a proposé de constituer une archive sur le site web de l'OTIF, dans lequel tous les intervenants pourraient apporter leurs connaissances.

Surveillance de la conduite principale d'air/Contrôle de l'air de freinage

Le Président a rappelé que la Commission d'experts du RID avait prié le représentant de l'ERA d'examiner si la question de la surveillance de la conduite d'air principale pourrait être poursuivie par son agence pour l'ensemble du trafic ferroviaire.

Le représentant de l'ERA a déclaré que la question du dispositif de queue de train est actuellement élaborée par son agence, cependant de prime abord sous l'aspect de l'identification du train depuis l'arrière (signal de queue de train). Dans ce contexte il a assuré d'examiner également la surveillance de la conduite d'air principale, mais qu'il ne pouvait cependant pas garantir que cet aspect sera déjà contenu dans le rapport intermédiaire prévu pour fin 2008.

Le Président de la Commission d'experts du RID a à nouveau rappelé que les évaluations des accidents les plus divers auraient démontré que des problèmes de freinage ont conduit à des accidents graves. Cet état de fait devrait conduire à une modification des STI. Si cette

nécessité ne devrait pas être reconnue par l'ERA, la Commission d'experts du RID se verrait contrainte de poursuivre ses travaux en vue de trouver une solution pour le domaine des marchandises dangereuses. Il a exprimé le souhait qu'il soit accordé à la Commission d'experts du RID la possibilité d'examiner le rapport intermédiaire de l'ERA avant que le rapport final soit publié. Il soumettra ce vœu également lors de la réunion du Comité pour l'interopérabilité de la Commission européenne.

Propositions pour l'édition 2009 du RID

La représentante de la Belgique a proposé de prévoir également une indication sur le wagon-citerne afin de savoir si la prochaine épreuve à effectuer est une épreuve intermédiaire qui, selon une modification d'une prescription déjà adoptée pour l'édition 2009 du RID, peut être effectuée jusqu'à trois mois après le délai fixé. Cela signifierait une facilité pour le personnel de contrôle ferroviaire qui autrement devrait chaque fois grimper sur le wagon afin de pouvoir contrôler les indications sur la plaque du wagon.

Une majorité du groupe de travail s'est prononcée en faveur de la proposition modifiée de la représentante de la Belgique. Après cette décision quelques délégations ont été d'avis que pour la transposition il n'y avait pas urgence et qu'une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2011 était suffisante.

Résistance mécanique des wagons-citernes

Le représentant de l'UIP a expliqué que le par. 6.8.2.1.2 contient une formulation, en ce qui concerne l'épreuve de résistance mécanique à effectuer sur les wagons-citernes, qui conduit à des problèmes d'interprétation. Il a expliqué que le programme d'essai original selon ORE RP 17 a entre-temps été transféré dans la norme EN 12663, qui autorise en lieu et place des essais également le calcul avec la méthode des éléments finis (FEM). Il a souhaité se former une opinion afin de savoir si le libellé devrait être adapté afin d'exclure différentes possibilités d'interprétation.

Le groupe de travail a prié le représentant de l'UIP de formuler un texte pour la prochaine réunion, dans lequel seront citées les normes d'après lesquelles la résistance mécanique doit être prouvée. La norme citée devrait ensuite être examinée quant à savoir si les exigences contenues sont suffisantes.

Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

45^{ème} session

Berne, 16 mai 2008

16 États membres (quorum atteint) ainsi que la Commission européenne, le CIT, l'UIC, l'UIP, et l'ERA (Agence ferroviaire européenne) ont participé aux travaux de cette session spéciale présidée par M. H. Rein (Allemagne), au siège de l'OTIF.

Cette brève session a été consacrée à la **finalisation de l'édition 2009 du RID**, à la suite des dernières décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN de mars 2008 qui portaient sur des questions restées en suspens, notamment sur des normes. De nombreux compléments et amendements rédactionnels et matériels ont en outre été adoptés. La Commission d'experts du RID s'est de surcroît alignée sur les dernières décisions adoptées par le récent WP.15 pour l'ADR, en particulier de soumettre au Sous-comité d'experts de l'ONU la question des divergences, pour les matières radioactives, entre les modifications adoptées par l'AIEA et celles retenues pour le Règlement type de l'ONU.

Dans le contexte du **trafic ferroutage**, la Commission d'experts a approuvé la proposition du secrétariat de renoncer aux consignes écrites pour les chauffeurs en tant qu'annexes au document de transport, étant donné que le WP.15 a adopté un nouveau concept pour ces consignes qui ne prévoit plus qu'un seul modèle uniforme pour toutes les marchandises dangereuses. Le représentant de l'UIC a salué cette décision, étant donné que des annexes au document de transport représentent un obstacle au projet CIT/UIC « lettre de voiture électronique ». Il a déclaré qu'il informera sur ce projet à la prochaine session. Le Président a suggéré de reprendre également dans le RID le concept des consignes écrites, afin de donner au conducteur de locomotive des directives d'action uniformes et ainsi de remplacer les réglementations nationales. L'Allemagne soumettra une proposition pertinente.

En ce qui concerne **l'échange d'expériences** entre les experts en matière d'épreuves sur les citernes (réunion du 13 mai 2008 à Berne), le Président a souhaité une plus grande participation des experts. Il a prié les États membres de transmettre sur le plan national les résultats obtenus. Le représentant du Royaume-Uni a attiré l'attention sur le fait que différents documents soumis pour cet échange d'expériences ne faisaient pas partie de

son domaine de compétence et cela devrait mieux être pris en compte à l'avenir.

Pour ce qui est de la **collaboration avec le Comité pour l'interopérabilité de l'Union européenne**, le Président a déclaré que dans sa fonction de Président de la Commission d'experts du RID, il a participé à la dernière réunion du Comité pour l'interopérabilité de l'Union européenne, lors de laquelle il a référé sur le droit des marchandises dangereuses et ses liaisons avec d'autres domaines du droit. Il s'est déclaré certain qu'il y aura une meilleure collaboration à l'avenir. Il a cependant souhaité que le Comité pour l'interopérabilité examine également son travail sur son importance pour le domaine des marchandises dangereuses et qu'il transmettra des informations pertinentes à la Commission d'experts du RID. Le représentant de la Commission européenne a confirmé qu'à l'avenir la collaboration souhaitée par le Président fonctionnera.

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Commission préparatoire

2^{ème} session

Rome, 8-10 avril 2008

La Commission préparatoire (PrepCom) pour l'établissement du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire conformément au Protocole de Luxembourg (v. Bulletin 2/2007, p. 20 ss.) a tenu sa deuxième session du 8 au 10 avril 2008 au siège de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) à Rome sous la Présidence conjointe de la Suède et des États-Unis d'Amérique.

Le suppléant du Secrétaire général a participé à la session, en représentation de l'OTIF, en tant que membre de la Commission.

La tâche principale de cette session de la Commission consistait à procéder à l'examen final des offres reçues suite à l'appel d'offres concernant le projet d'établissement et l'exploitation du Registre international et à attribuer le projet. Celui-ci a été attribué à la société CHAMP Cargosystems S.A. avec siège à Luxembourg.

La prochaine étape sera consacrée aux négociations sur le contrat entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur prévu sur l'établissement et la tenue du Registre. Ce contrat sera basé outre sur les dispositions pertinentes de la Convention du Cap et du Protocole de Luxembourg sur le règlement du Registre qui devra encore être développé ainsi que sur les règles de procédure pour l'utilisation du Registre par ses clients.

Pour les négociations contractuelles, une équipe de négociation constituée des deux Présidents de la PrepCom et respectivement un représentant de l'OTIF et de l'UNIDROIT a été nommée. Celle-ci sera complétée par des experts pour les questions spécifiques telles que la responsabilité et l'assurance.

La prochaine session de la PrepCom (à Berne) aura lieu en temps utile avant la signature du contrat et la constatation de la pleine opérabilité du Registre. Le Registre pourrait être opérationnel encore en 2009 à condition toutefois qu'entre temps les conditions pour l'entrée en vigueur du Protocole (ratifications etc. par quatre Etats, confirmation de la pleine opérabilité) soient remplies.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Forum International des Transports

Première session

Leipzig, 28/29 mai 2008

Le Secrétaire général a participé au premier Forum International des Transports, qui ne peut certes être considéré ni formellement en tant qu'organisation internationale ni en ce qui concerne les contenus des négociations ou les objectifs pragmatiques en tant qu'organe successeur direct de l'ancienne CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), mais qui, justement en raison de sa forme particulière de la présentation et des contenus, est considéré par les Ministres comme successeur de l'ancien format.

Lors des deux journées de cette manifestation, les plus de 900 participants issus de l'ensemble des 51 Etats membres du Forum International des Transports ont traité du thème central « Transport et énergie : Le défi du changement climatique ». Le déroulement du congrès était divisé en deux parties ; le premier jour, la parole a

été principalement accordée aux représentants de l'industrie et des associations, alors que la deuxième journée – après la manifestation d'ouverture à haut niveau politique – était principalement consacrée aux discussions entre les dirigeants de gouvernements étatiques, régionaux et communaux. A l'exception de quelques cas individuels, les discussions ont été menées sous forme de conférences-débats, le plenum ayant pu poser des questions ou apporter des contributions au sujet du déroulement et du contenu de ces dernières.

Les discours de la Chancelière allemande, Mme Merkel, du Secrétaire Exécutif de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, M. de Boer et du représentant du lauréat du Prix Nobel de la Paix 2007, le « Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat » (GIEC), M. Rajendra Pachauri ont constitué le point fort de la manifestation centrale évoquée ci-dessus. Il n'a pas été surprenant que tant les dirigeants politiques que les participants aux conférences-débats aient souligné le rôle des transports pour le déclenchement et l'accélération des changements climatiques. Ainsi, les émissions de gaz à effet de serre dus aux transports devraient, d'ici en 2010, augmenter dans les pays industrialisés de 30,5 % par rapport à l'année de référence 1990. Cela représente la plus forte augmentation d'émissions par rapport à d'autres secteurs qui émettent des gaz à effet de serre. L'Agence internationale de l'énergie prévoit même, jusqu'en 2030, une augmentation des émissions dues aux transports de 80 % au niveau mondial. A cela s'ajoute le fait que – p. ex. selon l'avis du Secrétaire exécutif de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques – toutes les tendances actuelles concernant les transports sont diamétralement opposées aux objectifs scientifiques formulés en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre produits par les transports. Cela signifierait pour les pays industrialisés de parvenir, jusqu'à 2020, à une réduction des émissions nationales de 25 à 40 % par rapport à 1990. Compte tenu de cela et en l'absence de contre-mesures résolues, de nombreux conférenciers ont été d'avis que l'on ne pourra parvenir à des réductions des gaz à effet de serre efficaces du point de vue des coûts que lorsque le secteur des transports aura été inclus dans le système de commerce des droits d'émissions existant. Mme Merkel s'est elle aussi engagée en faveur du commerce des droits d'émissions dans le secteur des transports et a notamment souligné la nécessité de prendre en compte les transports maritimes.

Par rapport à ces constatations sans équivoque, il n'a pas été surprenant que des efforts couronnés de succès en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre aient été décrits dans de nombreuses conférences. Dans ce contexte, il est apparu qu'en tenant compte des effets

atteints, mais également eu égard à l’acceptation au sein de la population, aux effets sur le produit national brut et à la mobilité des personnes et des marchandises, il existe apparemment suffisamment d’exemples de « best practices » qu’il suffirait de prendre en compte ailleurs pour atteindre les effets positifs correspondants. Pour donner un exemple – certes particulièrement drastique – il convient d’attirer l’attention sur le fait que les transports en commun en ville de New York génèrent 20 tonnes de CO₂ par année et habitant, alors qu’à Stockholm la quantité se limite à 3, 5 tonnes.

Notamment les représentants de la doctrine et de la recherche ont résolument été d’avis que l’Etat a une influence directe sur la pollution engendrée par le trafic routier et, en même temps, sur la promotion du rail, alors que des « mesures douces » pour influencer l’offre et la demande génèrent des effets nettement moins importants. De nombreux politiciens, comme p. ex. le Ministre suisse des Transports, M. Leuenberger, se sont prononcés en faveur de prescriptions au lieu d’une « incentivisation » (incitations financières) et ont souligné l’importance d’un urbanisme orienté vers le futur, p. ex. par le rapprochement des lieux de travail et de domicile.

Les Ministres ont adopté une déclaration finale¹, de laquelle ont toutefois été supprimés, à l’initiative des Etats-Unis d’Amérique, de l’Australie et d’autres Etats, des engagements et des revendications solides qui étaient encore compris dans le projet du Secrétariat du Forum International des Transports dirigé par le Secrétaire général, M. Jack Short.

La prochaine manifestation du Forum international des transports portant sur le thème « Transport et mondialisation » se tiendra du 27 au 29 mai 2009 de nouveau à Leipzig qui devient entretemps – comme décidé par les Ministres – le lieu permanent où se tiendront ces congrès.

(Traduction)

Coup d’œil

Écartement des rails

On dit que Dieu a créé le monde en 1 semaine parce qu’il n’avait pas des « problèmes de compatibilité ».

¹ www.internationaltransportforum.org

Cette histoire est un bon exemple des contraintes subies par les ingénieurs qui sont venu après Lui:

Pourquoi la distance standard entre 2 rails de chemin de fer au Canada est-elle de 4 pieds et 8 pouces et demi (1,435m) ?

Parce que les chemins de fer canadiens ont été construits sur le même modèle que les chemins de fer des Etats-Unis pour faciliter le transport des marchandises d’un pays à l’autre.

Alors, la seconde question est : pourquoi les chemins de fer des Etats-Unis ont-ils été construits avec un écartement de 4 pieds et 8 pouces et demi ?

Parce qu’ils ont été construits de la même façon qu’en Angleterre, par des ingénieurs anglais expatriés, qui ont pensé que c’était une bonne idée car ça permettait d’utiliser des locomotives anglaises sur les voies ferrées américaines.

Donc, reformulons la question : pourquoi les anglais ont-ils construit leurs chemins de fer comme ça ?

Parce que les premières lignes de chemin de fer furent en fait construites par les mêmes ingénieurs qui construisaient les tramways, et que cet écartement était alors utilisé pour les tramways.

Mais alors, pourquoi ont-ils utilisé cet écartement pour les tramways ?

Parce que les premières personnes qui construisaient les tramways étaient les mêmes qui construisaient les chariots et qu’ils ont utilisé les mêmes méthodes et les mêmes outils.

OK, mais pourquoi les chariots avaient-ils un écartement de 4 pieds et 8 pouces et demi ?

Parce que partout en Europe et en Angleterre, les routes avaient déjà des ornières (traces bien définies dans le sol) espacées de cette façon et un espacement différent aurait causé la rupture de l’essieu du chariot en circulant sur ces routes.

Et pourquoi ces routes présentaient-elles des ornières ainsi espacées ?

En fait, les premières grandes routes en Europe ont été construites par l’empire romain pour accélérer le déploiement des légions romaines.

Oui, mais pourquoi les romains ont-ils retenu cette espacement ?

Parce que les premiers chariots étaient des chariots de guerre romains. Ils étaient tirés par deux chevaux. Ces chevaux galopaient côte à côte et devaient être suffisamment espacés pour ne pas se gêner.

Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de sabots laissées par les chevaux, et ne pas non plus se trouver trop espacées et dépasser de chaque côté du chariot, ce qui aurait pu causer un accident lors du croisement de deux chariots.

Ainsi donc, l'espacement des rails au Canada (4 pieds et 8 pouces 1/2) s'explique par le fait que, 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière-train moyen des chevaux de guerre !!!!!

Suite intéressante à cette histoire :

Quand nous regardons la navette spatiale américaine sur sa plate-forme de lancement, nous pouvons remarquer les deux réservoirs additionnels attachés au réservoir principal.

La société qui fabrique ces réservoirs est située dans l'UTAH ...

Les ingénieurs qui les ont conçus auraient aimé les faire un peu plus larges, mais ces réservoirs devaient être expédiés par train jusqu'au site de lancement. La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap Canaveral emprunte un tunnel sous les montagnes rocheuses.

Les réservoirs additionnels devaient pouvoir passer dans ce tunnel. Le tunnel est légèrement plus large que la voie de chemin de fer, et la voie de chemin de fer est à peu près aussi large que deux arrière-trains de chevaux ...

Conclusion :

Lors de la construction de la navette spatiale américaine, que l'on peut considérer comme l'un des moyens de transport le plus sophistiqué de notre planète, les ingénieurs devaient respecter la contrainte d'une conception vieille de 2000 ans, qui était la largeur de la croupe de deux chevaux côte à côte !!!!!

Histoire du chemin de fer, version canadienne

Jurisprudence

Cour de Cassation (France)

Arrêt du 13 mars 2008¹

Les éléments de fait relevés - lieu de la chute de la victime sur la voie ferrée coïncidant avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisant l'hypothèse d'un accident - constituent des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire, dont il peut être déduit que la chute du voyageur résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs.

Cf. article 26, § 2, lettre b) CIV 1980²

Sur le moyen unique :

Attendu que M. X..., voyageant à bord d'un train pris à Barcelone pour se rendre à Berne via Avignon et Genève, a été découvert le 7 mai 1997 gravement blessé sur la voie ferrée ; que la Caisse nationale suisse, dite SUVA, a poursuivi le remboursement auprès de la SNCF des sommes versées à son assuré ; que, par jugement du 9 février 2001, le tribunal a fait droit à la demande, estimant qu'aucune faute de la victime n'était démontrée ;

Attendu que la SUVA fait grief à l'arrêt (Aix-en-Provence, 30 juin 2004) de l'avoir déboutée de sa demande contre la SNCF en paiement d'une somme correspondant aux prestations sociales versées à son assuré, alors, selon le moyen :

1°) qu'en exonérant totalement la SNCF de sa responsabilité, sans rechercher si le comportement de M. X... avait présenté les caractères de la force majeure, compte tenu notamment de la circonstance que l'accident aurait pu être évité par la mise en place par la SNCF d'un système approprié empêchant l'ouverture des portes pendant la marche du train, la Cour d'Appel a

¹ Arrêt n° 162

² Conformément à l'article 26, § 2, lettre b) CIV 1999, le « comportement du voyageur non conforme à la conduite normale des voyageurs » ne représente plus un motif supplémentaire d'exonération de la responsabilité ; dans le cas présent se poserait la question de savoir si l'accident était dû à une faute du voyageur. Cf. également la jurisprudence publiée dans les Bulletins 4/2001, p. 101-103 et 4/2005, p. 82.

privé sa décision de base légale au regard de l'article 26 de l'Appendice A portant "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages" de la Convention de Berne du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires;

2°) qu'en ne recherchant pas si, indépendamment du comportement de M. X..., la SNCF n'avait pas elle-même commis une faute en n'équipant pas le train d'un système empêchant l'ouverture des portes pendant la marche et si cette faute n'avait pas concouru au dommage, la Cour d'Appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 26 de l'Appendice A portant "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages" de la Convention de Berne du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires;

Mais attendu que, selon l'article 26 de l'Appendice A portant "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages" de la Convention de Berne du 9 mai 1980 « le chemin de fer, responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans le véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte... est déchargé de cette responsabilité en tout ou en partie dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs »; que la Cour d'Appel, qui a constaté que le lieu de la chute de la victime coïncidait avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et que le jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisait l'hypothèse d'un accident, a pu estimer que les éléments de fait relevés constituaient des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire et en déduire que la chute de M. X... résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs; que par ces seuls motifs, la Cour d'Appel a légalement justifié sa décision.

Par ces motifs rejette le pourvoi.

...

(Publié sur le site : <http://www.courdecassation.fr>, v. Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, arrêt du 13 mars 2008, numéro 05-11.800)

Cour de Cassation (France)

Arrêt du 13 mars 2008¹

Le voyageur qui tentait de monter dans le train qui était alors en marche a commis une faute; toutefois, cette faute n'était pas la cause exclusive de l'accident lors duquel il n'existait aucun système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, permettant de visualiser et de surveiller l'ensemble du quai et du train, ni avertissement sonore préalable de départ; la présence sur le quai d'un nombre suffisant d'agents ou de système de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train aurait permis d'éviter l'accident. Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement.²

Cf. article 1147 du Code civil français³

Sur le moyen unique du pourvoi principal :

Vu l'article 1147 du Code civil ;

Attendu que le 26 septembre 1999 Mme Y..., passager du train de Marseille à Toul, est descendue sur le quai de la gare d'Avignon; que tombée sous le convoi en tentant de remonter précipitamment dans le wagon tandis qu'il commençait de s'ébranler, elle a eu la jambe sectionnée au-dessus du genou; qu'elle a fait assigner la SNCF en réparation de son préjudice;

Attendu que pour condamner le transporteur à réparer à hauteur de la moitié le préjudice subi, les juges du fond ont retenu que l'intervention de la victime qui avait commis une faute en tentant de monter dans le train qui était alors en marche, en contravention avec les dispositions de l'article 74 du décret du 22 mars 1942 relatif à la police des chemins de fer, ne présentait pas les caractères de la force majeure et n'était pas la cause exclusive de l'accident lors duquel il n'existait aucun

1 Arrêt n° 163

2 Cf. toutefois la jurisprudence publiée dans le Bulletin 3/2006, p. 53 (responsabilité partagée sur le plan quasi-délictuel). S'il s'était agi d'un transport international soumis au régime CIV, l'on aurait plutôt attendu logiquement à cet endroit dans le sens de l'introduction du paragraphe et de l'introduction de l'article 26, § 2 b) CIV 1980 que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité – dans une limite plutôt restreinte – mais en aucun cas entièrement.

3 Cf. article 26, § 2, lettre b) CIV

système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, permettant de visualiser et de surveiller l'ensemble du quai et du train, ni avertissement sonore préalable de départ et que la présence sur le quai d'un nombre suffisant d'agents ou de système de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train aurait permis d'éviter l'accident ;

Qu'en statuant ainsi, quand le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement et que la faute de la victime, à condition de présenter le caractère de la force majeure, ne peut jamais emporter qu'exonération totale, la Cour d'Appel a violé le texte susvisé ;

Par ces motifs et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le pourvoi incident :

Casse et annule, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 30 mars 2004, entre les parties, par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, autrement composée.

(Publié sur le site : <http://www.courdecassation.fr>, voir Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, arrêt du 13 mars 2008, numéro 05-12.551)

Bibliographie

Kunz Wolfgang (Editeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 22^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} mars 2008

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (dernièrement, v. Bulletin 3/2007, p. 62). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil.

Le recueil comporte quatre tomes et couvre tous les domaines du droit applicable en matière ferroviaire. La partie la plus importante du recueil a trait aux lois et autres prescriptions allemandes. Les prescriptions arrê-

tées au niveau fédéral se trouvent dans les deux premiers tomes et celles des différents Länder allemands dans le tome III. Les conditions générales pour différentes prestations dans le secteur ferroviaire ainsi que les lois et autres prescriptions qui ne sont pas spécifiques au chemin de fer, mais qui sont également applicables dans le domaine ferroviaire (droit du travail, procédures administratives et autres) ont été introduites dans le tome IV. Chaque tome contient un aperçu rapide des lois, ordonnances et autres prescriptions ainsi qu'un sommaire concernant l'ensemble du recueil. Un registre y est ajouté avec la 22^{ème} livraison complémentaire.

Par ailleurs, la 22^{ème} livraison complémentaire (520 pages) est principalement consacrée au chapitre « Droit allemand » et tient compte des modifications des textes de lois intervenues entre temps. En ce qui concerne les commentaires, les explications de Kunz concernant la Loi relative à l'intégration et à la réorganisation des chemins de fer fédéraux (de 1993, dernièrement modifiée en octobre 2006) ont été remaniées et élargies. En outre, les explications de Kühlwetter portant sur la Loi relative à l'administration du trafic ferroviaire au niveau fédéral (de 1993, dernièrement modifiée en avril 2007) ont été adaptées.

Le tome IV contient la COTIF dans le chapitre « Droit international ». Après que l'éditeur a commencé par les explications relatives aux Appendices F (APTU) et G (ATMF) (v. Bulletin 1/2006, p. 18), paraît maintenant un court texte avec des explications concernant l'Appendice C (RID). Ce texte se base essentiellement sur les remarques explicatives publiées à ce sujet par l'OTIF et ne tient pas compte de certaines évolutions intervenues entre temps. Cela concerne par exemple la modification du chapitre VII de la Convention SOLAS, entrée en vigueur en 2004 et par laquelle le Code IMDG est devenu, en grande partie, contraignant, l'entrée en vigueur de l'ADN, le 29 février 2008 et l'entrée en vigueur prochaine d'une directive relative au transport de marchandises dangereuses en trafic intérieur, qui remplacera la directive 96/49/CE. L'indication d'une lacune dans le RID n'est plus appropriée compte tenu d'importantes réglementations concernant les emballages vides non nettoyés. En ce qui concerne l'article 5, § 1, lettre a), il serait utile de préciser que cette disposition figure dans le RID sous « Envoi comme colis express ».

Le recueil systématique « Droit ferroviaire » constitue une aide pratique pour les experts en matière ferroviaire. Les rubriques ingénieuses conduisent l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations recherchées, de manière qu'il garde facilement une vue d'ensemble, malgré le développement fulgurant et le flot d'informations.

(Traduction)

Last but not least

L'humour, l'ironie et l'insolite dans les réunions internationales sur le transport des marchandises dangereuses

Malgré tout le sérieux qui leur est consacré dans ces réunions, l'humour et l'ironie ne sont pas absents, ni l'insolite d'ailleurs. C'est ainsi que l'empêcheur de danser en rond, dont il fut question très récemment dans cette rubrique, dans son rôle de Zorro qui ne laisse rien passer, fait de plus en plus l'objet de remarques de désarroi de la part de délégués au Sous-comité d'experts de l'ONU, depuis qu'un président de ce Sous-comité eut déclaré qu'il devait malheureusement lui donner raison pour la deuxième fois aujourd'hui. Et les formules utilisées vont de « la journée commence très mal ... » ou « je ne dois pas être en forme aujourd'hui ... » ou encore « contre toute attente ... » ou enfin « cela me dérange, mais ... ». Le Zorro en question lui aussi ne se prive plus de dire à ses détracteurs « ça ne me plaît certes pas, mais je suis contraint d'appuyer cette proposition ». Il s'est même permis, vis-à-vis du représentant des Bahamas et ancien président du Sous-comité qui avait le premier mis le feu aux poudres, de faire part de son étonnement qu'il puisse y avoir de tels problèmes sur les plages des Bahamas. Ces péripéties ont fini par contaminer la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Lors de votes, il n'est pas rare de constater qu'une dizaine de délégations attendent que le représentant d'un grand pays influent lève sa pancarte, pour approuver ou désapprouver une proposition, pour qu'ils en fassent de même. Il est ainsi parfois difficile de faire passer une proposition pourtant raisonnable et parfois facile de faire passer une proposition pourtant déraisonnable. L'on peut se demander à juste titre s'ils ne sont pas en mesure, dans ces circonstances, de se prononcer en connaissance de cause, faute d'experts compétents dans leur délégation peut-être, ou tout simplement parce qu'ils n'ont pas lu ou pas eu le temps de lire les documents.

Dans les discussions, ce sont pratiquement toujours les mêmes délégations qui prennent la parole, et même plusieurs fois afin de répondre aux autres interventions, à tel point que lorsque les discussions se prolongent, le président se voit contraint de mettre de l'ordre en ne donnant la parole plus qu'aux seules délégations qui ne se sont pas encore prononcées, à moins que celles qui ont la propension à monopoliser le microphone aient encore de nouveaux arguments. L'on devrait, comme dans les débats politiques télévisés, limiter chronométriquement le temps de parole. L'on pourrait aussi recourir à une méthode ancestrale, celle des amérindiens où le sachem, dans les réunions démocratiques de la tribu – nous ignorons s'il s'agit des sioux ou des iroquois ou d'autres – autorise chacun à s'exprimer, à condition de se tenir debout et sur qu'un seul pied ; au moment où celui qui intervient doit poser le deuxième pied, il doit se taire et se rasseoir par terre. Il est difficile d'estimer le temps que l'on gagnerait, mais les réunions de cinq jours pourraient bien se terminer le mercredi soir. Un essai serait tentant.

A bon entendeur salut !

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Ratifizierung des Protokolls 1999

Griechenland, S. 15

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

109. Tagung – Bern, 21./22.5.2008 – S. 15

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 16

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

84. Tagung – Genf, 5.-8.5.2008 – S. 16

Arbeitsgruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“, des RID-Fachausschusses

3. Sitzung – Bern, 13.5.2008 – S. 18

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, des RID-Fachausschusses

9. Sitzung – Bern, 14./15.5.2008 – S. 18

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

45. Tagung – Bern, 16.5.2008 – S. 21

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll Vorbereitender Ausschuss

2. Tagung – Rom, 8.-10.4.2008 – S. 22

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Internationaler Verkehrsforum

Erste Tagung – Leipzig, 28./29.5.2008 – S. 22

Das Stichwort

Spurbreite der Schienen, S. 23

Rechtsprechung

Cour de Cassation (Frankreich) – Urteil vom 13.3.2008 – Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden – Verhalten des Reisenden (CIV 1980), S. 24

Cour de Cassation (Frankreich) – Urteil vom 13.3.2008 – Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden – Verhalten des Reisenden (Landesrecht), S. 26

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht, Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 22. Ergänzungslieferung, Stand 1.3.2008, S. 26

Last but not least

Humor, Ironie und Ungewöhnliches in den internationalen Gefahrguttagungen, S. 27

**Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:**

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

2/2008

116. Jahrgang – April - Juni

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Ratifizierung des Protokolls 1999

Griechenland

Griechenland hat seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) am 2. Juni 2008 hinterlegt. Das COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 (COTIF 1999) ist für Griechenland am Tag der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft getreten. Griechenland hat bis zu diesem Tag die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM de facto angewendet (s. Zeitschrift 2/2006, S. 22).

Auf der Homepage der OTIF finden sich eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF¹

¹ S. http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) – Depositar (Generalsekretär) (Art. 36 COTIF) - Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten

einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen².

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

109. Tagung

Bern, 21./22. Mai 2008

Der Verwaltungsausschuss kam am 21. und 22. Mai 2008 unter dem Vorsitz des ständigen Vertreters Spaniens bei der OTIF, Herrn Botschafter Fernando Riquelme Lidón, zu seiner 109. Tagung zusammen.

Im Wesentlichen betrafen die Beratungen des Verwaltungsausschusses das finanzielle Ergebnis 2007. Der Ausschuss genehmigte den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2007. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Beiträge der Mitgliedstaaten zum ersten Mal entsprechend Artikel 26 COTIF 1999 und gemäß den Beschlüssen der 8. Generalversammlung zu den finan-

² S. http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) - Erklärungen und Vorbehalte

ziellen Fragen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius berechnet wurden (s. Zeitschrift 3/2006, S. 35 ff.).

Da das Geschäftsjahr einen Ertragsüberschuss in Höhe von sFr. 350'204.01 aufwies, beschloss der Ausschuss, den größten Teil dieses Überschuss, nämlich sFr. 350'000.-, dazu zu verwenden, die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für 2007 zu senken, wobei der Rest des Überschusses dem Reservefonds zugeführt wurde. Der Ausschuss setzte auf der Grundlage der genehmigten Jahresrechnung die endgültigen Beiträge 2007 auf sFr. 2'770'023.- fest.

Der Ausschuss nahm von der allgemeinen Finanzlage der OTIF und dem Stand des Anlagevermögens Kenntnis und erachtete diese als zufriedenstellend.

Darüber hinaus genehmigte er den Geschäftsbericht 2007.

Im Übrigen beriet er die folgenden Fragen: Verfahren zur Bezeichnung der Delegierten im Ausschuss, Entwicklung der Anlagen der Organisation und künftige Ausrichtung betreffend den Reservefonds (s. Zeitschrift 4/2007, S. 68), Ausschreibung des Postens des Generalsekretärs, Stand der Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF bezüglich des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF und Stand der Folgearbeiten zur Diplomatischen Konferenz von Luxemburg (Eisenbahnprotokoll), insbesondere Einrichtung des Registers für internationale Sicherungsrechte betreffend Eisenbahnrollmaterial (s. S. 22).

Die 110. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 12. und 13. November 2008 voraussichtlich in Bern statt.

(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3220/2008, p. 261/262 – Transport routier. Avant la prise en charge (M. Tilche)

Idem, n° 3224/2008, p. 326-328 – Instructions de l'expéditeur. Devoirs et sanctions (M. Tilche)

Idem, n° 3226/2008, p. 358/359 – Manquants. Comment indemniser ?; Faute lourde. Le prix de l'incurie (M. Tilche); Vol. Circonstances inévitables (Jurisprudence CMR avec observations)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 3, 4 et 5; Veröffentlichungen, Ausgaben 3, 4 und 5; Publications, Editions 3, 4 and 5

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 58-59/2008, S. 14 – Haftungsfälle bei Luftfracht. Nicht immer empfehlen sich die ADSp als alleinige Geschäftsgrundlage (P. Ettrich)

Idem, Nr. 68/2008, Beilage Luftfracht, S. 3 – Wie sich der Schadenersatz reduzieren lässt. Wenn sich Spediteur auf die Haftungsbegrenzung nach dem Montrealer Übereinkommen beruft, kann er kräftig sparen (E. Boecker)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ)/ Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 15-16/2008, S. 27 – Aus der Transportrechtspraxis. Ein Foto ist nicht Beweis genug (vorbehaltlos unterzeichneter CMR-Frachtbrief) (Spedlogsswiss)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 5/2008, S. 177-186 – Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht für Transportverträge in Abkommen und speziellen EG-Verordnungen (P. Mankowski); S. 201-205 – Der Frachtführer: Wie Gott in Frankreich. Der Durchgriffsanspruch des französischen Frachtführers auf Zahlung der Fracht [action directe en paiement du transporteur] (A. Gruber)

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

84. Tagung

Genf, 5.-8. Mai 2008

24 Regierungen und 10 staatliche oder nicht staatliche internationale Organisationen, darunter die Europäische Kommission, nahmen an den Arbeiten dieser 84. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn J. Franco (Portugal) teil.

Verkehrsträgerübergreifende Fragen

Die Arbeitsgruppe nahm, wie der RID-Fachausschuss, die **Finalisierung der Ausgabe 2009 des ADR** vor (s. S. 21).

Multidisziplinäre Expertengruppe für die Sicherung der Binnentransporte

Die Arbeitsgruppe nahm vom Bericht dieser Gruppe und der Forderung des Binnenverkehrsausschusses, die Umsetzung des Kapitels 1.10 des ADR mit der Unterstützung der anderen betroffenen internationalen Organisationen zu bewerten, Kenntnis. Es wurde daran erinnert, dass das Thema der Sicherung ständig auf der Tagesordnung der Tagungen der Arbeitsgruppe beibehalten wird. Es wurde bemerkt, dass eine Studie innerhalb der Europäischen Kommission in Gange ist, um die Umsetzung und die Angemessenheit der Bestimmungen betreffend die Sicherung für die drei Landverkehrsträger zu bewerten und der Bericht mit den Ergebnissen dieser Studie im Laufe des Oktobers finalisiert werden könnte. Der Vorsitzende kündigte seine Absicht an, den Vertragsparteien des ADR, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind, einen ähnlichen Fragebogen wie den von der Europäischen Kommission für ihre Studie verwendeten zu übermitteln. Der Vorsitzende teilte auch mit, dass er sofern möglich der multidisziplinären Expertengruppe einen Bericht über die Lage vorlegen werde; die Arbeitsgruppe war jedoch der Auffassung, dass es unrealistisch wäre, bis Dezember ausführliche Schlussfolgerungen über die tatsächliche Umsetzung in allen ADR-Vertragsparteien zu erwarten.

Allgemeiner Leitfaden zur Risikoberechnung

Die Arbeitsgruppe dankte dem Vertreter Deutschlands für seine Arbeit im Hinblick auf die Anpassung an die Straßentransporte der vom RID-Fachausschuss angenommenen Richtlinien für die Risikobewertung bei der Eisenbahnbeförderung von gefährlichen Gütern. Das erarbeitete Dokument habe den Vorteil, den zuständigen Behörden ein Mittel zu liefern, um die Verkehrseinschränkungen auf ihrem Gebiet festzulegen und zu begründen. Der Antrag auf Aufnahme eines nicht zwingenden Verweises im ADR auf diesen allgemeinen Leitfaden betreffend die Risikoberechnung wurde angenommen. Da die Arbeitsgruppe den Wunsch äußerte, über mehr Zeit für die detaillierte Untersuchung des Inhalts dieses allgemeinen Leitfadens zu verfügen, wurde beschlossen, diesen Verweis in eckigen Klammern beizubehalten. Der Vertreter Deutschlands bat die Delegationen, die dies wünschten, ihm rasch ihre Bemerkungen zum Inhalt dieses Dokumentes zukommen zu

lassen, um falls erforderlich eine überarbeitete Fassung bei der nächsten Tagung vorlegen zu können.

Kode für die ordnungsgemäße Verstaueung und Handhabung

Die Arbeitsgruppe bestätigte die Aufnahme eines bei der vorherigen Tagung angenommenen nicht zwingenden Verweises im ADR auf diesen Kode der Europäischen Kommission. In Beantwortung einer Frage der Russischen Föderation teilte die Vertreterin der Europäischen Kommission mit, dass dieser Kode zurzeit in alle Amtssprachen der Europäischen Union und auch ins Russische übersetzt werde.

Entwurf einer Europäischen Richtlinie

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass der Entwurf der sog. „fusionierten“ Richtlinie des Rates der Europäischen Union und des Europäischen Parlaments betreffend den Binnentransport von gefährlichen Gütern (anwendbar auf alle Landverkehrsträger) im Laufe des Junis 2008 endgültig angenommen werden könnte, mit einer Umsetzung zum 30. Juni 2009, vorbehaltlich der Genehmigung in zweiter Lesung durch das Europäische Parlament.

Information zur Website der UNECE

Die Arbeitsgruppe bat das Sekretariat, auf der Grundlage der Informationen, welche die Delegationen ihnen übermitteln werden, auf seiner Website eine E-Mail-Adresse anzugeben, unter der die zuständigen Behörden kontaktiert werden können, sowie die Links zu den verschiedenen Online verfügbaren Sprachfassungen des ADR oder zu jeder anderen Information, wie diese Fassungen zugänglich sind.

Sechzehntes Wirtschafts- und Umweltforum der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Das Sekretariat unterrichtete die Arbeitsgruppe darüber, dass es bei diesem in Kürze stattfindenden Forum (Prag, 12.-21.5.2008) einen Bericht über die Beförderung gefährlicher Güter und die anwendbaren internationalen Regelungen vorlegen werde. Dieser Bericht enthalte insbesondere Entwürfe die darauf abzielen, die Anpassung der nationalen Regelungen an das ADR zu fördern, die Umsetzung des Übereinkommens zu bewerten und den Beitritt neuer Staaten zu erleichtern.

ADN

Die Arbeitsgruppe nahm vom Inkrafttreten am 29. Februar 2008 des Europäischen Übereinkommens über die

internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) Kenntnis.

ADR-spezifische Bestimmungen

CMR

Es wurde betont, dass das vom Binnenverkehrsausschuss angenommene Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) hinsichtlich der Verwendung des Austauschs elektronischer Daten (EDI) Konsequenzen auf die laufenden Arbeiten im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter und demzufolge auf die Bestimmungen betreffend die Dokumentation im ADR haben könnte.

Stand des ADR-Übereinkommens

Die Arbeitsgruppe nahm vom Beitritt Moldawiens zum Änderungsprotokoll von 1993 und dessen Annahme durch Griechenland Kenntnis, womit sich die Zahl der Vertragsstaaten dieses Protokolls nunmehr auf 31 beläuft. Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass seine Regierung die entsprechende Urkunde für die Ratifizierung hinterlegt habe. Die Arbeitsgruppe äußerte den Wunsch, dass die elf anderen Vertragsstaaten des ADR (Aserbaidschan, Belarus, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Kasachstan, Malta, Marokko, Montenegro, Serbien, Ukraine) die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um dieses Protokoll zu ratifizieren oder ihm beizutreten und somit sein Inkrafttreten zu ermöglichen.

Mobile Einheiten zur Herstellung von Explosivstoffen (MEMU)

Die Arbeitsgruppe nahm diese neue Bestimmungen für die Verwendung, die Herstellung, die Ausrüstung und die Kennzeichnung der Tanks, Container für lose Schüttung und Sonderabteile für Explosivstoffe für diese mobilen Einheiten an.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“ des RID-Fachausschusses

3. Sitzung

Bern, 13. Mai 2008

29 Experten von 11 Mitgliedstaaten und der UIP nahmen am Sitz der OTIF an dieser 3. Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Stefan Dernbach (Deutschland) teil, deren Ziel in der Zeitschrift 3/2006, S. 47-48 präzisiert ist. Der RID-Fachausschuss nahm von den erzielten Ergebnissen Kenntnis (s. S. 21). Der detaillierte Bericht¹ ist auf der Website der OTIF eingestellt.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

9. Sitzung

Bern, 14.-15. Mai 2008

Die folgenden Staaten haben an den Beratungen dieser Tagung am Sitz der OTIF teilgenommen: Deutschland, Belgien, Kroatien, Frankreich, Spanien, Niederlande, Tschechische Republik, Vereinigtes Königreich, Schweden und Schweiz. Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) waren ebenfalls vertreten. Daneben nahmen der internationale Eisenbahnverband (UIC) und die internationale Privatgüterwagen-Union (UIP) teil. Der Vorsitz wurde von Herrn Reiner Kogelheide (UIP/Deutschland) geführt.

Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfträger-ebene und Tank – Übernahme einer Bestimmung aus dem UIC-Merkblatt 573

Belgien schlug vor, diese im UIC-Merkblatt 573 vorgeschriebene Bestimmung, die bisher weder in den Technischen Spezifikationen (TSI) noch im RID erscheint, in das RID zu überführen.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs hatte bei der 44. Sitzung des RID-Fachausschusses den Einwand vorgetragen, dass der geforderte Abstand von 300 mm zwischen der Kopfträger-ebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tank bei im Vereinigten

¹ www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_rapport2008.php

Königreich verwendeten Kesselwagen in der Regel unterschritten werde, um den geringeren Tankfassungsraum, der sich durch das geringere Lichtraumprofil ergebe, durch eine größere Länge des Tanks auszugleichen. In den Fällen, in denen die 300 mm nicht eingehalten werden können, würden jedoch Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben. Belgien hat dies durch die alternative Anwendung der in der Sondervorschrift TE 25 vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigt.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs schlug einen anderen Wortlaut vor, der einerseits berücksichtigt, dass Kesselwagen im Vereinigten Königreich, für die die Sondervorschrift TE 25 Anwendung findet, bereits einen Mindestabstand von 300 mm aufweisen, und für andere Kesselwagen andererseits – wie im Vereinigten Königreich bisher üblich – einen Überpufferungsschutz vorsieht.

Bezüglich der Übernahme der Vorschrift aus dem UIC-Merkblatt bestand in der Arbeitsgruppe Konsens. Allerdings konnte keine Einigung erzielt werden, in welcher Form die Alternative in das RID aufgenommen werden sollte:

- Soll die Alternative auf das Vereinigte Königreich begrenzt werden oder soll die Alternative für alle in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) "Konventionelle Eisenbahninfrastruktur" aufgeführten Fälle eines eingeschränkten Lichtraumprofils gelten?
- Muss dieser Sonderfall in das RID aufgenommen werden oder kann er durch eine Ausnahme zur EU-Rahmenrichtlinie geregelt werden?

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs legte während der Sitzung einen neuen Wortlaut vor, der vorläufig in eckigen Klammern angenommen wurde. Die Vertreter des Vereinigten Königreichs und der Europäischen Eisenbahn-Agentur werden bis zur nächsten Tagung des RID-Fachausschusses um Prüfung gebeten, ob diese nationale Abweichung in das RID aufgenommen werden kann.

Tropfleckagen

Der Vertreter Deutschlands fasste den Sachstand des Forschungsvorhabens des deutschen Mineralölwirtschaftsverbandes zusammen. Die Hauptursache für Undichtigkeiten/Tropfleckagen sei in den Restmengen im Füll- und Entleerungssystem in Verbindung mit unzureichend verschlossenen Verschlusseinrichtungen zu sehen. Er erklärte, dass Deutschland nach Abschluss

des Forschungsvorhabens konkrete Änderungsanträge stellen werde. Das Forschungsvorhaben wurde von verschiedenen Teilnehmern begrüßt, und es wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass die Vorschriftenänderungen das Problem der Tropfleckagen lösen werden.

Auswertung der Schreiben und der übersandten Forschungsberichte der Association of American Railroads (AAR)

Die Arbeitsgruppe nahm von einer Pressemitteilung über die in den USA geplanten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Geschwindigkeitsreduzierung von Eisenbahnkesselwagen Kenntnis, in denen inhalationstoxische Stoffe befördert werden.

Reduzierung von Leckagen

Der Vertreter Deutschlands erläuterte auf Nachfrage, dass bestimmte Armaturen, die wegen einer Krümmung nicht vollständig entleert werden können, in Deutschland nicht mehr zugelassen würden. Der Vorsitzende ergänzte, dass diesbezüglich die Ergebnisse des deutschen Forschungsvorhabens abgewartet werden sollten.

Tank und Tankbodenschutz

Der Vorsitzende erläuterte, dass Unfalluntersuchungen ergeben hätten, dass Flankenfahrten nicht zu vergleichbaren Schadensausmaßen geführt haben wie Überpufferungen und dass deshalb der in den Dokument der AAR angesprochene Flankenschutz nicht weiterverfolgt worden sei.

Betriebsverfahren

Es wurde erinnert daran, dass die Weiterverfolgung der Themen Geschwindigkeitsbegrenzung und Umfahrung von Ballungsräumen ausgeschlossen wurde, weil eine diesbezügliche Regelung nicht im RID erfolgen kann und deshalb auf nationaler Ebene erfolgen muss. Allerdings wurde auch bemerkt, dass bestimmte Fragen in Zukunft auch auf internationaler Ebene geregelt werden können, wenn Telematiklösungen zur Verfügung stehen (z.B. Heißläuferortung durch Telematik statt durch ortsfeste Anlagen).

Berichte über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 RID

Der Vertreter Schwedens stellte die Ergebnisse der Untersuchung eines Unfalls vor, der sich 2005 in Ledsgård ereignet hat und über den er die Arbeitsgruppe bereits unterrichtet hatte.

Unfallursächlich sei die falsche Stellung der Bremshebel an den Kesselwagen ("LEER" statt "BELADEN") gewesen. Dieser Unfall zeige erneut auf, dass es keine wirksamen Barrieren gebe, welche die Abfahrt eines Zuges mit nicht ausreichender Bremskraft verhindern.

Die Ergebnisse aus der Unfalluntersuchung hätten gezeigt, dass die Energieaufnahme der an den Kesselwagen angebrachten Schutzschilde relativ gering sei und dass höhere Werte durch die Art der Befestigung (z.B. Schrauben statt Schweißnähte) erreicht werden könnten.

Darüber hinaus sei bei Puffern von Wagen, die sich zum Zeitpunkt des Aufpralls in einer Kurve befunden haben, festgestellt worden, dass es zu einer Überpufferung gekommen ist, bevor das Energieverzehrelement des Puffers ansprechen konnte. In diesen Fällen hätten der Tankschild und der Tank noch mehr Energie aufnehmen müssen.

In der Diskussion wurden insbesondere folgende Punkte angesprochen:

- Da die Bremsproblematik kein gefahrgutspezifisches Problem ist, sollte die ERA gebeten werden, eine Lösung für den gesamten Eisenbahnverkehr zu suchen
- Ziel des Schutzschildes ist nicht die Energieaufnahme, sondern der Schutz des Tanks vor der Stanzwirkung der Puffer. Aus diesem Grund werden auch großflächige Schutzschilde gewählt, die den gesamten Tankboden abdecken. Dennoch sollte auf der Grundlage eines technischen Dokuments die Frage der besseren Befestigung der Tankschilde geprüft werden.
- Da der Unfallbericht gezeigt hat, dass die Energieverzehrelemente bei richtiger Funktion an allen Puffern 70 % der Gesamtenergie des Aufpralls bei 39 km/h hätten aufnehmen können, sollte geprüft werden, wie in Kurvenfahrten das Abgleiten von Puffern und damit die Einschränkung der Wirksamkeit von Energieverzehrelementen verhindert werden kann.

Handbuch Kesselwagen

Der Vertreter Deutschlands schlug die Einrichtung eines Archivs auf der Website der OTIF vor, in das alle Beteiligten ihr Wissen einbringen können.

Überwachung der Hauptluftleitung / Bremsluftkontrolle

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass der RID-Fachausschuss den Vertreter der ERA um Prüfung gebeten hatte, ob die Frage der Überwachung der Hauptluftleitung von seiner Agentur für den gesamten Eisenbahnverkehr weiterverfolgt werden könnte.

Der Vertreter der ERA erläuterte, dass die Frage der Zugschlusseinrichtung von seiner Agentur derzeit bearbeitet werde, allerdings in erster Linie unter dem Aspekt der Erkennbarkeit des Zuges von hinten (Zugschluss-signal). Er sicherte zu, in diesem Zusammenhang auch die Überwachung der Hauptluftleitung zu prüfen, konnte jedoch nicht garantieren, dass dieser Aspekt bereits in dem für Ende 2008 vorgesehenen Zwischenbericht enthalten sein werde.

Der Vorsitzende des RID-Fachausschusses erinnerte erneut daran, dass verschiedenste Unfallauswertungen gezeigt hätten, dass Bremsprobleme zu schweren Unfällen geführt haben. Dieser Umstand sollte zu einer Änderung der TSI führen. Sollte diese Notwendigkeit von der ERA nicht erkannt werden, wäre der RID-Fachausschuss gezwungen, seine Arbeiten an einer Lösung für den Gefahrgutbereich fortzusetzen. Er äußerte den Wunsch, dass der RID-Fachausschuss die Möglichkeit erhält, den ERA-Zwischenbericht zu prüfen, bevor der Abschlussbericht veröffentlicht wird. Diesen Wunsch werde er auch bei der Sitzung des Interoperabilitätsausschusses der Europäischen Kommission vortragen.

Vorschläge für die RID-Ausgabe 2009

Die Vertreterin Belgiens schlug vor, auch auf dem Kesselwagen einen Hinweis darauf vorzusehen, ob die nächste durchzuführende Prüfung eine Zwischenprüfung ist, die nach einer für die RID-Ausgabe 2009 bereits angenommenen Vorschriftenänderung bis zu drei Monate nach der festgesetzten Frist durchgeführt werden darf. Dies würde eine Erleichterung für das Eisenbahnkontrollpersonal bedeuten, das anderenfalls jeweils auf die Wagenbühne klettern müsste, um die Angaben auf dem Tankschild überprüfen zu können.

Eine Mehrheit der Arbeitsgruppe sprach sich für den modifizierten Antrag der Vertreterin Belgiens aus. Einige Delegationen waren jedoch nach diesem Beschluss der Ansicht, dass für die Umsetzung keine Eile geboten und eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 ausreichend sei.

Eisenbahnfestigkeit von Kesselwagen

Der Vertreter der UIP führte aus, dass der Absatz 6.8.2.1.2 eine Formulierung hinsichtlich der an Kesselwagen vorzunehmenden Prüfung der Eisenbahnfestigkeit enthalte, die zu Interpretationsproblemen führe. Er erläuterte, dass das ursprüngliche Versuchsprogramm nach ORE RP 17 zwischenzeitlich in die Norm EN 12663 überführt worden sei, die anstelle von Versuchen auch die Berechnung mit der Finite-Elemente-Methode (FEM) zulasse. Er wünschte eine Meinungsbildung darüber, ob der Wortlaut angepasst werden sollte, um verschiedene Interpretationsmöglichkeiten auszuschließen.

Die Arbeitsgruppe bat den Vertreter der UIP für die nächste Sitzung einen Text zu formulieren, in dem die Normen benannt werden, nach denen die Eisenbahnfestigkeit nachgewiesen werden muss. Die zitierte Norm müsste daraufhin überprüft werden, ob die darin enthaltenen Anforderungen ausreichend sind. (Übersetzung)

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

45. Tagung

Bern, 16. Mai 2008

16 Mitgliedstaaten (Quorum erreicht) sowie die Europäische Kommission, das CIT, die UIC, die UIP und die ERA (Europäische Eisenbahngesellschaft) nahmen an den Arbeiten dieser Sondertagung unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) am Sitz der OTIF teil.

Diese kurze Tagung war der **Finalisierung der Ausgabe 2009 des RID** in Folge der letzten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN vom März 2008, die offen gebliebene Fragen, insbesondere zu Normen, betrafen, gewidmet. Außerdem wurden zahlreiche redaktionelle und materielle Ergänzungen und Änderungen angenommen. Der RID-Fachausschuss hat sich darüber hinaus den letzten Beschlüssen angepasst, die von der kürzlich stattgefundenen Tagung der WP.15 für das ADR angenommen wurden, insbesondere jenem, dem UN-Expertenunterausschuss die Frage der Abweichungen bei den radioaktiven Stoffen zwischen den von der IAEA und den UN-Modellvorschriften angenommenen Änderungen.

Im Zusammenhang mit dem **Huckepackverkehr** nahm der Fachausschuss den Antrag des Sekretariates an, auf die schriftlichen Weisungen für die Fahrer als Anlage zum Beförderungspapier zu verzichten, da die WP.15 ein neues Konzept für diese Weisungen verabschiedet hat, das nur noch ein einheitliches Muster für alle gefährlichen Güter vorsieht. Der Vertreter der UIC begrüßte diese Entscheidung, da Anlagen zum Beförderungspapier ein großes Hindernis im CIT/UIC-Projekt „elektronischer Frachtbrief“ darstellen. Er erklärte, dass er in der nächsten Sitzung über dieses Projekt informieren werde. Der Vorsitzende regte an, das neue Konzept der schriftlichen Weisungen auch in das RID aufzunehmen, um dem Triebfahrzeugführer einheitliche Handlungsanweisungen zu geben und dadurch nationale Regelungen zu ersetzen. Deutschland werde einen diesbezüglichen Antrag unterbreiten.

Bezüglich des **Erfahrungsaustauschs für Sachverständige** für Tankprüfungen (Tagung vom 13. Mai 2008 in Bern) äußerte der Vorsitzende den Wunsch nach einer größeren Teilnahme von Sachverständigen. Er bat die Mitgliedstaaten, die vom Erfahrungsaustausch erzielten Ergebnisse auf nationaler Ebene weiterzugeben. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wies darauf hin, dass verschiedene dem Erfahrungsaustausch unterbreitete Dokumente nicht unter dessen Zuständigkeitsbereich fielen und dass dies zukünftig besser berücksichtigt werden sollte.

Bezüglich der **Zusammenarbeit mit dem Interoperabilitätsausschuss der Europäischen Union** erklärte der Vorsitzende, dass er in seiner Funktion als Vorsitzender des RID-Fachausschusses an der letzten Sitzung des Interoperabilitätsausschusses der Europäischen Kommission teilgenommen habe, in der er über das Gefahrgutrecht und seine Verknüpfungen zu anderen Rechtsbereichen referiert habe. Er sei sich sicher, dass es in Zukunft eine bessere Zusammenarbeit geben werde. Er äußerte jedoch den Wunsch, dass auch der Interoperabilitätsausschuss seine Arbeit auf Relevanz für den Gefahrgutbereich überprüfe und entsprechende Informationen an den RID-Fachausschuss weiterleite. Der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigte, dass die vom Vorsitzenden aufgezeichnete Zusammenarbeit in Zukunft funktionieren werde. (Übersetzung)

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

2. Tagung

Rom, 8.-10. April 2008

Der Vorbereitende Ausschuss (PrepCom) zur Errichtung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmateriale gemäß dem Protokoll von Luxemburg (s. Zeitschrift 2/2007, S. 20 ff) hielt seine zweite Tagung am 8.-10. April 2008 am Sitz des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) in Rom unter der gemeinsamen Leitung Schwedens und der Vereinigten Staaten von Amerika ab.

An der Sitzung hat in Vertretung der OTIF als Ausschussmitglied der stellvertretende Generalsekretär teilgenommen.

Hauptaufgabe dieser Tagung des Ausschusses war die abschliessende Prüfung der zur Ausschreibung des Projekts über die Errichtung und den Betrieb des Internationalen Registers eingegangenen Angebote und Vergabe des Projekts. Diese erfolgte an das Unternehmen CHAMP Cargosystems S.A. mit Sitz in Luxemburg.

Als nächster Schritt werden nunmehr Verhandlungen über den Vertrag zwischen der Aufsichtsbehörde und dem in Aussicht genommenen Registerführer über die Errichtung und Führung des Registers aufgenommen. Diesem Vertrag werden neben den einschlägigen Bestimmungen der Kapstädter Übereinkommens und des Protokolls von Luxemburg die noch weiter zu entwickelnde Registerordnung sowie Verfahrensregeln für die Nutzung des Registers durch dessen Kunden zugrunde liegen.

Für die Vertragsverhandlungen wurde ein Verhandlungsteam aus den beiden Vorsitzenden des PrepCom und je einem Vertreter von OTIF und UNIDROIT nominiert, zu dem für spezifische Fragen wie Haftung/Versicherung entsprechende Experten beigezogen werden.

Die nächste Sitzung des PrepCom (in Bern) wird in Zeitnähe zum Vertragsabschluss und zur Feststellung der vollen Betriebsbereitschaft des Registers stattfinden. Unter der Voraussetzung, dass in der Zwischenzeit auch

die Bedingungen für das Inkrafttreten des Protokolls (Ratifikationen etc. durch vier Staaten, Bestätigung der vollen Betriebsbereitschaft) erfüllt sind, könnte das Register noch 2009 in Betrieb gehen.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Verkehrsforum

Erste Tagung

Leipzig, 28./29. Mai 2008

Der Generalsekretär nahm am Ersten Internationalen Verkehrsforum teil, das zwar weder formell als internationale Organisation noch von den Verhandlungsinhalten oder pragmatischen Zielen als direktes Nachfolgeorgan der früheren CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz/Conférence Européenne des Ministres des Transports) gelten kann, von den Mitgliedstaaten der CEMT aber gerade wegen seiner besonderen Form des Auftritts und der Inhalte von den Ministern als Ersatz für das frühere Format gesehen wird.

An den beiden Veranstaltungstagen beschäftigten sich die über 900 Teilnehmer aus allen 51 Mitgliedstaaten des internationalen Verkehrsforums mit dem Zentralthema „Transport und Energie: Die Herausforderung des Klimawandels“. Der Kongressverlauf war in zwei Teile geteilt; am ersten Tag kamen hauptsächlich Industrie- und Verbandsvertreter zu Wort, während am zweiten Tag – nach der zentralen politischen Eröffnungsveranstaltung – vor allem die Leiter von staatlichen, regionalen und kommunalen Regierungen diskutierten. Mit Ausnahme weniger Einzelfälle wurden die Gespräche in Form von Paneldiskussionen geführt, zu deren Verlauf auch aus dem jeweiligen Plenum Fragen gestellt und Beiträge geliefert werden konnten.

Höhepunkt in der schon angesprochenen politischen Zentralveranstaltung am Mittag des 29. Mai war der Auftritt der deutschen Bundeskanzlerin, Frau Dr. Merkel, die Rede des Exekutivsekretärs der UN-Klimarahmenkonvention de Boer und des Vertreters des Trägers des Friedensnobelpreises von 2007, dem „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)“, Dr. Rajendra Pachauri. Es konnte nicht überraschen, dass die Spitzenpolitiker, ebenso wie die Teilnehmer an den Paneldiskussionen die Rolle des Verkehrssektors für die Auslösung und weitere Beschleunigung des Klimawandels klar herausstellten. So soll der zu erwartende

Anstieg der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Industrieländern bis zu 2010 um 30,5% gegenüber dem Basisjahr 1990 steigen. Dies ist der stärkste Emissionsanstieg im Vergleich zu anderen Sektoren, die Treibhausgase ausstossen. Bis 2030 erwartet die Internationale Energieagentur sogar ein Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen um 80% auf globaler Ebene. Hinzu kommt, dass – z.B. nach Auffassung des Exekutivsekretärs der UN-Klimarahmenkonvention – alle aktuellen Verkehrstrends den wissenschaftlich geforderten Zielvorgaben zur Reduktion der von ihm ausgehenden Treibhausgasemissionen diametral entgegenlaufen. Für die Industrieländer würde dies bedeuten, bis zum Jahr 2020 zu einer Reduzierung der nationalen Emissionen um 25-40% gegenüber 1990 zu kommen. Angesichts dessen und mangels entschlossenen Gegensteuerns vertraten viele Redner die Auffassung, dass erst die Einbeziehung des Verkehrssektors in das bestehende Emissionssystem zu kosteneffizienten Treibhausgasreduktionen führen würde. Auch Frau Dr. Merkel setzte sich für den Emissionshandel im Verkehrssektor ein und betonte dabei insbesondere die Notwendigkeit der Berücksichtigung des Seeverkehrs.

Gegenüber diesen klaren Feststellungen, konnte nicht überraschen, dass in vielen Einzelbeiträgen erfolgreiche Bemühungen um die Reduktion von Treibhausgasemissionen geschildert wurden. Dabei wurde deutlich, dass es gerade bei Berücksichtigung der erzielten Effekte, aber auch im Hinblick auf die Akzeptanz in der Bevölkerung, die Auswirkungen auf das Bruttoinlandsprodukt und die Mobilität für Personen und Güter offensichtlich genug Beispiele für sog. „best practices“ gibt, die nur andernorts berücksichtigt werden müssten, um die entsprechenden positiven Effekte zu erzielen. Um hierfür ein – zugegebenermassen – besonders drastisches Beispiel zu geben, sei darauf hingewiesen, dass nur durch den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt New York 20 Tonnen CO₂ pro Jahr und Einwohner emittiert werden, während es in Stockholm nur 3,5 Tonnen sind.

Insbesondere die Vertreter aus Lehre und Forschung vertraten entschlossen die Meinung, dass der Staat direkten Einfluss auf die Belastung durch den Strassenverkehr und zugleich zur Förderung der Schiene hat, während sog. „softmeasures“ zur Beeinflussung von Angebot und Nachfrage deutlich weniger Effekte generieren. Auch viele Politiker, wie z.B. der schweizerische Verkehrsminister Leuenberger sprachen sich für den Erlass von Vorschriften statt für „incentivisation“ (finanzielle Förderung) aus und hoben die Bedeutung einer zukunftsorientierten Stadtplanung, z.B. durch die Annäherung von Arbeits- und Wohnstätten hervor.

Die Minister verabschiedeten eine Schlusserklärung¹ aus der allerdings insbesondere auf Initiative der USA, Australiens und anderer Staaten harte Festlegungen und Forderungen gestrichen wurden, die noch im Entwurf des von Generalsekretär Jack Short geleiteten Sekretariats des internationalen Transportforums enthalten waren.

Die nächste Veranstaltung des internationalen Transportforums zum Thema „Transport und Globalisierung“ wird vom 27. bis 29. Mai 2009 wiederum in Leipzig stattfinden, das damit zunächst – wie von den Ministern beschlossen – zum festen Veranstaltungsort für diese Kongresse wird.

Das Stichwort

Spurbreite der Schienen

Man sagt, Gott habe die Welt in einer Woche erschaffen, weil er keine „Kompatibilitätsprobleme“ hatte.

Diese Geschichte ist ein gutes Beispiel für die Zwänge, denen die Ingenieure, die nach Ihm kamen, ausgesetzt sind:

Warum beträgt der Standardabstand zwischen zwei Eisenbahnschienen in Kanada 4 Fuß und 8,5 Zoll (1,435 Meter)?

Weil die kanadischen Eisenbahnen nach dem gleichen Muster wie die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika gebaut wurden, um die Beförderung von Gütern von einem Land zum anderen zu erleichtern.

Demnach stellt sich die zweite Frage: Warum wurden die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika mit einer Spurbreite von 4 Fuß und 8,5 Zoll gebaut?

Weil sie auf die gleiche Weise wie in England von ausgewanderten englischen Ingenieuren gebaut wurden, die dachten, dass dies eine gute Idee sei, da dadurch englische Lokomotiven auf den amerikanischen Eisenbahnschienen verwendet werden könnten.

Formulieren wir also die Frage erneut: Warum haben die Engländer ihre Eisenbahnen so gebaut?

¹ www.internationaltransportforum.org

Weil die ersten Eisenbahnlinien von den gleichen Ingenieuren gebaut wurden, die auch die Straßenbahnen gebaut haben, und diese Spurbreite damals für Straßenbahnen verwendet wurde.

Warum haben sie dann diese Spurbreite für die Straßenbahnen verwendet?

Weil die ersten Personen, die Straßenbahnen gebaut haben, die gleichen waren, wie jene, die die Karren gebaut haben und sie die gleichen Methoden und Werkzeuge benutzt haben.

OK, doch warum hatten die Karren eine Spurbreite von 4 Fuß und 8,5 Zoll?

Weil überall in Europa und in England die Straßen bereits Spurrillen hatten (fest definierte Spuren im Boden), die diese Spurbreite aufwiesen, und eine andere Spurbreite einen Achsbruch der auf diesen Straßen verkehrenden Karren zur Folge gehabt hätte.

Und warum wiesen diese Straßen Spurrillen mit dieser Spurbreite auf?

Tatsächlich wurden die ersten bedeutenden Straßenverbindungen in Europa vom römischen Reich gebaut, um die Entfaltung der römischen Legionen zu beschleunigen.

Ja, doch warum entschieden sich die Römer für diese Spurbreite?

Weil es sich bei den ersten Karren um römischen Kampfwagen handelte. Diese wurden von zwei Pferden gezogen. Diese Pferde galoppierten Seite an Seite und mussten ausreichend voneinander entfernt sein, um sich nicht zu behindern. Um eine bessere Stabilität des Karrens sicherzustellen, durften die Räder sich nicht in der Verlängerung der von den Pferden hinterlassenen Hufabdrücke befinden, aber auch nicht zu weit auseinander liegen und die Seiten des Karrens überragen, da dies zu Unfällen beim Kreuzen von zwei Karren hätte führen können.

So erklärt sich die Spurbreite der Schienen in Kanada (4 Fuß und 8,5 Zoll) durch die Tatsache, dass 2000 Jahre zuvor auf einem anderen Kontinent die römischen Karren entsprechend der durchschnittlichen Maße des Hinterteils der Kampfpferde gebaut wurden!!!

Interessante Folge dieser Geschichte: Beim Betrachten der amerikanischen Raumfähre auf ihrer Startrampe können wir die beiden am Haupttank befestigten Zusatz-tanks bemerken.

Das Unternehmen, das diese Tanks herstellt, befindet sich in Utah ... Die Ingenieure, die sie entworfen haben, hätten diese gerne etwas breiter ausgelegt, doch sollten diese Tanks per Eisenbahn bis zum Startort befördert werden. Die Eisenbahnlinie zwischen dem Werk und Cap Canaveral führt durch einen Tunnel unter den Rocky Mountains. Die Zusatz-tanks mussten durch diesen Tunnel passen. Der Tunnel ist etwas breiter als das Eisenbahngleis und dieses ist etwa so breit wie die Hinterteile von zwei Pferden ...

Schlussfolgerung:

Beim Bau der amerikanischen Raumfähre, die man als eines der hochentwickeltesten Transportmittel unseres Planeten bezeichnen kann, mussten die Ingenieure den Zwang einer 2000 Jahre alten Konzeption berücksichtigen, die sich auf die Breite des Hinterns von zwei nebeneinander stehenden Pferden belief!!!

Geschichte der Eisenbahn, kanadische Version.
(Übersetzung)

Rechtsprechung

Cour de Cassation (Frankreich)

Urteil vom 13. März 2008¹

Die festgestellten Elemente des Sachverhaltes – Übereinstimmung des Ortes, an dem das Opfer auf das Gleis gestürzt ist, mit einem Kreuz auf einem in seiner Tasche gefundenen Plan und vorheriger Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis, was der Hypothese eines Zufalls widerspricht, – stützen schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung des Opfers, aus denen geschlossen werden darf, dass der Sturz des Reisenden die Folge eines Verhaltens war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht.

¹ Urteil Nr. 162

Vgl. Artikel 26 § 2 Buchstabe b) CIV 1980²

Zum einzigen Rechtsmittel:

In der Erwägung, dass Herr X., der einen Zug in Barcelona bestieg, um über Avignon und Genf nach Bern zu reisen, am 7. Mai 1997 schwer verletzt auf den Eisenbahngleisen gefunden wurde; dass die schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) die SNCF auf Erstattung der ihrem Versicherten gezahlten Beträge verklagt hat; dass das Gericht mit Urteil vom 9. Februar 2001 dem Anspruch mit der Begründung stattgegeben hat, dass ein Verschulden des Opfers nicht nachweisbar war;

Des Weiteren, in der Erwägung, dass die SUVA gegen das (Berufungs-)Urteil (Aix-en-Provence, 30. Juni 2004), mit dem ihre Forderung gegen die SNCF auf Erstattung der dem Opfer gezahlten Sozialleistungen abgewiesen wurde, Beschwerde eingelegt hat.

1. Laut dem Rechtsmittel hat das Berufungsgericht im Hinblick auf Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr sein Urteil ohne rechtliche Grundlage gefällt, indem es die SNCF vollständig von ihrer Haftung freigesprochen hat, ohne zu prüfen, ob das Verhalten des Herrn X. die Merkmale der höheren Gewalt aufgewiesen hat, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unfall hätte vermieden werden können, wenn die SNCF ein geeignetes System installiert hätte, das ein Öffnen der Türen während der Fahrt verhindert hätte.

2. Des Weiteren hat das Berufungsgericht laut dem Rechtsmittel im Hinblick auf Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr sein Urteil ohne rechtliche Grundlage gefällt, indem es nicht geprüft hat, ob unabhängig vom Verhalten des Herrn X. die SNCF nicht selbst ein Verschulden trifft, indem sie den Zug nicht mit einem System ausgestattet hat, das ein Öffnen der Türen während der Fahrt verhin-

dert, und dieses Verschulden nicht zum Schaden beigetragen hat.

In der Erwägung jedoch, dass gemäß Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 „die Eisenbahn für den Schaden haftet, der dadurch entsteht, dass ein Reisender durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Fahrzeugen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird ... von dieser Haftung ganz oder teilweise in dem Maße befreit wird, in dem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht“; dass das Berufungsgericht, das festgestellt hat, dass der Ort, an dem das Opfer gestürzt ist, mit einem Kreuz übereinstimmt, das auf einem Plan eingezeichnet war, der in der Tasche des Opfers gefunden wurde, und dass der vorherige Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis der Hypothese eines Unfalls widerspricht, zu dem Schluss hat kommen können, dass die Tatbestände schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung darstellen, und die Schlussfolgerung hat ziehen können, dass der Sturz des Herrn X. auf ein Verhalten zurückzuführen war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten eines Reisenden entsprach; dass das Berufungsgericht sein Urteil rechtlich ausschließlich mit diesen Gründen begründet hat.

Aus diesen Gründen weist der Kassationshof die Beschwerde ab.

...

(Veröffentlicht auf der Website:

<http://www.courdecassation.fr>, s. Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, Urteil vom 13. März 2008, Nummer 05-11.800)

(Übersetzung)

2 Gemäß Artikel 26 § 2 Buchst. b) CIV 1999 stellt das „Verhalten des Reisenden, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht“ keinen zusätzlichen Haftungsbefreiungsgrund mehr dar; im gegebenen Falle würde sich die Frage stellen, ob der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen war. Vgl. auch die in der Zeitschrift 4/2001, S. 100-102 und 4/2005, S. 81/82 veröffentlichte Rechtsprechung.

Cour de Cassation (Frankreich)

Urteil vom 13. März 2008¹

Den Reisenden, der in einen fahrenden Zug einsteigen wollte, trifft ein Verschulden; dieses Verschulden war jedoch nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls, da es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab; die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen würde, hätten den Unfall verhindern können. Der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, kann sich von seiner Haftung nicht teilweise² befreien.

Vgl. Artikel 1147 des französischen Zivilgesetzbuches³

Zum einzigen Rechtsmittel der Hauptbeschwerde:

In Anbetracht des Artikels 1147 des Zivilgesetzbuches ;

In der Erwägung, dass am 26. September 1999 Frau Y., Reisende an Bord des Zuges von Marseille nach Toul, sich bei einem Halt im Bahnhof von Avignon auf den Bahnsteig begeben hat und ihr beim Versuch, in den sich in Bewegung setzenden Zug wieder einzusteigen, das Bein oberhalb des Knies abgetrennt wurde; dass sie die SNCF auf Entschädigung des ihr entstandenen Schadens verklagt hat;

Des Weiteren in der Erwägung, dass die Spruchrichter beim Urteil, mit dem sie den Beförderer auf Entschädigung in Höhe der Hälfte des erlittenen Schadens verurteilt haben, davon ausgegangen sind, dass das Verhalten des Opfers, das mit dem Versuch, in den sich in Bewegung setzenden Zug wieder einzusteigen, gegen die Bestimmungen des Artikels 74 der Verordnung vom 22. März 1942 betreffend die Bahnpolizei verstoßen hat, nicht die Merkmale der höheren Gewalt aufwies und nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls darstellte,

¹ Urteil Nr. 163

² Hätte es sich um eine internationale Beförderung im CIV-Regime gehandelt, hätte man an dieser Stelle im Sinne der Einleitung des Absatzes und der Einleitung von Artikel 26, § 2 b) CIV 1980 logischerweise eher erwartet, dass sich der Beförderer zu einem – eher geringen – Teil, aber keinesfalls völlig von seiner Haftung befreien kann.

³ Vgl. Artikel 26 § 2 Buchstabe b) CIV

zu dessen Zeitpunkt es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab, und die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zuges ermöglicht hätte, den Unfall hätte verhindern können;

dass das Berufungsgericht mit diesem Urteil gegen den oben genannten Text verstoßen hat, da der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, sich von dieser Haftung nicht teilweise befreien kann und das Verschulden des Opfers, vorausgesetzt, dass die Merkmale der höheren Gewalt gegeben sind, in jedem Fall nur zu einer vollständigen Haftungsbefreiung führen kann.

Aus diesen Gründen und ohne dass es erforderlich wäre, über die Nebenbeschwerde zu entscheiden:

hebt das Kassationsgericht das am 30. März 2004 vom Berufungsgericht in Aix-en-Provence gesprochene Urteil in allen seinen Punkten auf; versetzt demzufolge die Sache und die Parteien wieder in den Zustand vor dem Urteil und verweist sie erneut an das Berufungsgericht in Aix-en-Provence in anderer Besetzung.

(Veröffentlicht auf der Website:

<http://www.courdecassation.fr>, siehe Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, Urteil vom 13. März 2008, Nummer 05-12.551)

(Übersetzung)

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 22. Ergänzungslieferung, Stand 1. März 2008

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (zuletzt s. Zeitschrift 3/2007, S. 64). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften. Auf Bundesebene erlassene Vorschriften sind in den ersten zwei Bänden und jene der einzelnen deutschen Bundesländer im Band III zu finden. Allgemeine Bedingungen für verschiedene Leistungen im Eisenbahnsektor und Gesetze sowie sonstige Vorschriften, die nicht eisenbahnspezifisch sind, jedoch auch im Eisenbahnbereich Anwendung finden (Arbeitsrecht, Verwaltungsverfahren u.ä.), wurden in Band IV aufgenommen. Während dem „Europäischen Recht“ ein Abschnitt des Bandes III gewidmet ist, bildet die Kategorie „Internationales Recht“ einen Abschnitt des Bandes IV. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung. Mit der 22. Ergänzungslieferung kommt ein Register hinzu.

Im Übrigen bezieht sich die 22. Ergänzungslieferung (520 Seiten) vor allem auf den Abschnitt „Deutsches Recht“ und berücksichtigt zwischenzeitlich eingetretene Änderungen der Gesetzestexte. Was die Kommentierungen anbelangt, wurden die Erläuterungen von Kunz zum Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (von 1993, zuletzt geändert im Oktober 2006) überarbeitet und erweitert. Ferner wurden die Erläuterungen von Kühlwetter zum Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (von 1993, zuletzt geändert im April 2007) angepasst.

Der Band IV enthält im Abschnitt „Internationales Recht“ das COTIF. Nachdem der Herausgeber mit den Erläuterungen zu den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) angefangen hat (s. Zeitschrift 1/2006, S. 18), folgt nun ein kurzer Text mit Erläuterungen zum Anhang C (RID). Dieser orientiert sich hauptsächlich an den dazu von der OTIF veröffentlichten erläuternden Bemerkungen und berücksichtigt einige mittlerweile eingetretene Entwicklungen nicht. Dies betrifft etwa die 2004 in Kraft getretene Änderung von Kapitel VII des SOLAS-Übereinkommens, womit der IMDG-Code großteils verbindlich wurde, das Inkrafttreten des ADN am 29. Februar 2008 und das demnächst zu erwartende Inkrafttreten einer die Richtlinie 96/49/EG ersetzenden Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland. Der Hinweis auf eine Lücke im RID trifft angesichts umfassender Regelungen für ungereinigte leere Umschließungsmittel nicht mehr zu. Zu Artikel 5 § 1 Buchstabe a wäre die Ergänzung hilfreich, dass diese Bestimmungen im RID unter „Versand als Expressgut“ angeführt sind.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der Informationsflut die Übersicht behält.

Last but not least

Humor, Ironie und Ungewöhnliches in den internationalen Gefahrguttagungen

Trotz allen Ernstes in diesen Tagungen fehlt es nicht an Humor und Ironie, im Übrigen auch nicht an Ungewöhnlichem. So ist der Spielverderber, von dem vor Kurzem in dieser Rubrik die Rede war, in seiner Rolle als Zorro, der nichts durchgehen lässt, mehr und mehr dem Unmut der Delegierten im UN-Expertenunterausschuss ausgesetzt, nachdem ein Vorsitzender dieses Unterausschusses erklärt hatte, ihm heute leider zum zweiten Mal Recht geben zu müssen. Die benutzten Redewendungen reichen dabei von „der Tag beginnt sehr schlecht ...“ oder „heute scheine ich nicht in Form zu sein ...“ oder aber auch „wider Erwarten ...“ bis zu „dies stört mich zwar, doch ...“. Besagter Zorro scheut auch nicht mehr seinen Kritikern zu erwidern „das gefällt mir zwar nicht, ich bin jedoch gezwungen, diesen Antrag zu unterstützen ...“. Er hat sich sogar erlaubt, gegenüber dem Vertreter der Bahamas und ehemaligen Vorsitzenden des Unterausschusses, der als erster die Lunte angezündet hatte, seiner Überraschung darüber kund zu tun, dass es solche Probleme an den Stränden Bahamas geben kann. Diese Zwischenfälle haben mittlerweile auf die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung übergegriffen.

Bei den Abstimmungen kann man nicht selten feststellen, dass etwa zehn Delegationen darauf warten, dass der Vertreter eines einflussreichen großen Staates seine Karte hebt, um einem Antrag zuzustimmen oder ihn abzulehnen, um sodann genauso zu handeln. So fällt es manchmal schwer, einen vernünftigen Antrag durchzubringen, und manchmal leicht, einen unvernünftigen durchzubringen. Man kann sich zu Recht fragen, ob sie unter diesen Umständen nicht in der Lage sind in Kenntnis der Sache abzustimmen, da es ihnen vielleicht an fachkundigen Experten fehlt oder weil sie einfach nicht die Zeit gefunden haben, die Dokumente zu lesen.

Bei den Beratungen sind es praktisch immer die gleichen Delegationen, die das Wort ergreifen, manchmal sogar mehrmals, um auf die anderen Wortmeldungen zu antworten, so dass, wenn die Beratungen sich in die Länge ziehen, der Vorsitzende sich gezwungen sieht, für Ordnung zu sorgen, indem er das Wort nur noch den Delegationen erteilt, die sich noch nicht geäußert haben, es sei denn, dass jene, die dazu neigen, das Mikrofon zu monopolisieren, noch neue Argumente vorzubringen haben. Man sollte, wie bei den politischen Fernsehdebatten, die Redezeit chronometrisch begrenzen. Man könnte auch auf eine alte Methode der Indianer zurückgreifen, wo der Häuptling in den demokratischen Zusammenkünften des Stammes – wir wissen nicht, ob es sich um die Sioux, die Irokesen oder andere handelt – jedem erlaubt, sich zu äußern, unter der Voraussetzung, dass er dabei nur auf einem Bein steht; sobald derjenige, der das Wort hat, sein zweites Bein auf den Boden stellt, muss er schweigen und sich wieder auf den Boden setzen. Es ist schwierig zu schätzen, wie viel Zeit gewonnen werden könnte, doch könnten die fünftägigen Tagungen bestimmt schon am Mittwochabend zu Ende gehen. Ein Versuch wäre es wert.

Jetzt wissen Sie Bescheid!
(Übersetzung)