



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

COTIF 1999

Konsolidierte erläuternde
Bemerkungen

Übereinkommen selbst
(Grundübereinkommen)

Fassung vom 30.9.2015



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

**AG 12/13 Add. 2
30.09.2015**

Original: FR

KONSOLIDIERTE ERLÄUTERENDE BEMERKUNGEN

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

**vom 9. Mai 1980
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999**

Erläuternde Bemerkungen¹

Allgemeines

1. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf den allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zum Protokoll 1999 selbst verwiesen.
2. Neben den im Folgenden erläuterten materiellen Änderungen und Ergänzungen des geltenden COTIF wurde dieses redaktionell und systematisch überarbeitet.
3. Die 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) nahm die neue Fassung des COTIF einstimmig an, mit Ausnahme des Titels IV, „Finanzen“ (2 Gegenstimmen: Frankreich, Tunesien und 1 Enthaltung: Algerien) und des Titels VII, „Schlussbestimmungen“ (3 Enthaltungen: Deutschland, Ungarn, Slowakei) (Niederschrift, S. 179).
4. Nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 ergab sich 2009 und 2014 weiterer Anpassungsbedarf.
5. Die ersten Änderungen des Übereinkommens wurden vom Revisionsausschuss bei dessen 24. Tagung (23.-25.6.2009) angenommen. Mit diesen Änderungen sollten einerseits die Entwicklungen in Bezug auf den Gebrauch des Goldfrankens und die Rolle des Internationalen Währungsfonds berücksichtigt und andererseits den Empfehlungen des Rechnungsprüfers auf Aktualisierung der Bestimmungen betreffend die Rechnungsprüfung (Anpassung an internationale Standards) nachgekommen werden. Die Änderungen der Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 10 sind am 1. Dezember 2010 in Kraft getreten.
6. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionelle Anpassung der in Artikel 14 § 6 und Artikel 33 § 4 a) des Übereinkommens enthaltenen Verweisungen auf „Artikel 27 §§ 2 bis 5“. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen.
7. Bei seiner 25. Tagung (25.-26.6.2014) wurden dem Revisionsausschuss Änderungsvorschläge zu den Artikeln 3, 12, 14, 15, 24, 25, 26 und 27 des Übereinkommens

¹ Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche des COTIF; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

vorgelegt. Mit diesen Änderungsvorschlägen sollte einerseits den neuen Empfehlungen des Rechnungsprüfers zur Rechnungsprüfung und zu dem von Voranschlag und Jahresrechnung abgedeckten Zeitraum und andererseits einem Vorschlag des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) zur Aufhebung eines Widerspruchs zwischen den auf den CTE anwendbaren Vorschriften und der praktischen Notwendigkeit der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften (ETV) durch den CTE nachgekommen werden. Der Revisionsausschuss hat die Änderung des Artikels 27 COTIF angenommen.

Im Einzelnen

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Zwischenstaatliche Organisation

1. Artikel 1 §§ 1 bis 6 entspricht Artikel 1 §§ 1 bis 3 COTIF 1980. Zusammen mit Artikel 1 des Protokolls 1999 stellt er die rechtliche und organisatorische Kontinuität der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als eigenständige zwischenstaatliche Organisation sicher.
2. § 2 Satz 2, der sich an Artikel 54 Buchst. c) des Genfer Übereinkommens vom 6. März 1948 über die Gründung der Internationalen Seeschiffahrts- Organisation (IMO) anlehnt, soll hinsichtlich des Sitzes der Organisation eine größere Flexibilität ermöglichen, falls es sich aus wirtschaftlichen, politischen oder anderen Gründen als zweckmäßig erweist, den Sitz an einen anderen Ort zu verlegen. Einfluss auf eine solche spätere Entscheidung der Generalversammlung könnte zum Beispiel eine (Teil-)Fusion mit der Organisation über die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) in Warschau oder die Ausweitung der OTIF zu einer weltweit tätigen zwischenstaatlichen Organisation nach dem Muster der IMO und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) haben. Gemäß Artikel 14 § 6 wäre für einen Beschluss der Generalversammlung, den Sitz der OTIF zu verlegen, allerdings eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich.
3. Hinsichtlich des § 4 ist hervorzuheben, dass Vertreter der Mitgliedstaaten die im Protokoll vorgesehenen Vorrechte und Immunitäten nur bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben genießen, das heißt, wenn sie an einer Tagung eines der Organe der Organisation als offiziell benannte Delegierte teilnehmen. Sie genießen diese Vorrechte und Immunitäten in allen Mitgliedstaaten und nicht nur im Sitzstaat der Organisation.
4. Ob und inwieweit das in § 5 erwähnte Sitzabkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der OTIF vom 10. Februar 1988 (Gründung der OTIF am 1. Mai 1985) einer Revision bedarf, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.
5. Aufgrund der allgemein überragenden Bedeutung, die dem Englischen auf internationaler Ebene und zunehmend auch im Eisenbahnverkehr (für Staaten, Unternehmen und Nutzer) zukommt, wurde Englisch als dritte Arbeitssprache der Organisation eingeführt (§ 6). Diese Entscheidung war überfällig, und ist eine Voraussetzung da-

für, dass die OTIF sich zu einer weltweit tätigen zwischenstaatlichen Organisation entwickeln kann. Die fixen zusätzlichen Kosten der Einführung einer dritten Arbeitssprache wurden auf weniger als 300 000,- CHF jährlich geschätzt (Stand der Gehälter und allgemeiner Preisstand in der Schweiz 1998).

6. Wegen ihrer besonderen, historisch gewachsenen Bedeutung im Eisenbahnwesen wurden Deutsch und Französisch als Arbeitssprachen beibehalten. Die eventuelle Einführung weiterer Arbeitssprachen (außer Deutsch, Englisch und Französisch) bleibt der Entscheidung durch die Generalversammlung überlassen, insbesondere im Hinblick auf den Beitritt weiterer Staaten und die Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs auf ihrem Gebiet. In Betracht käme in erster Linie Russisch. Jedoch lehnte der Revisionsausschuss eine vorsorgliche Bestimmung ab, wonach Russisch bei Beitritt zweier russischsprachiger Staaten zur OTIF automatisch Arbeitssprache würde (Niederschrift 10. Tagung, S. 6).

Artikel 2 **Ziel der Organisation**

1. Artikel 2 entspricht grundsätzlich dem Artikel 2 COTIF 1980, auch wenn das Ziel der Organisation künftig umfassender Art ist. Die OTIF soll sich mit allen Aspekten des internationalen Eisenbahnverkehrs befassen können, um ihn zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern. Dies gilt nicht für Angelegenheiten, die im Verantwortungsbereich der Eisenbahnunternehmen (Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber) liegen wie z. B. Marketing, Tarife, Fahrpläne, Betriebsabwicklung usw., wohl aber für Angelegenheiten, die Sache der Staaten sind, bisher aber faktisch von den Eisenbahnen wahrgenommen wurden (s. Ziff. 8). Bei seinen Entwürfen von 1995/1996 für ein neues COTIF und seine Anhänge hat sich das Sekretariat² hinsichtlich der Aufgabenabgrenzung Staat - Unternehmen an der Politik und Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften (EG), insbesondere der Richtlinie 91/440/EWG, orientiert.
2. Einer der Schwerpunkte der Tätigkeit der OTIF wird die Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahntransportrechtes bleiben (§ 1 Buchst. a, Ziff. 1). Dem entspricht
 - im Bereich der Zivilluftfahrt: die Betreuung des Warschauer Abkommens durch die ICAO,
 - im Bereich der Seeschifffahrt: die Betreuung des Athener Übereinkommens, der Visby und Hamburger Regeln durch die IMO und
 - im Bereich der Binnenschifffahrt: die Ausarbeitung eines internationalen Binnenschifffahrts-Transportrechtes (seit dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt CMNI) durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Donaukommission (DK) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE).

² Damals: "Zentralamt"

3. Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) 1980, wird ersetzt durch einheitliche Rechtsvorschriften, die die verschiedenen Vertragstypen hinsichtlich der Verwendung von Wagen als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr in allgemeiner Form regeln. Dabei wird nicht mehr zwischen sogenannten bahneigenen Wagen und Privatwagen unterschieden; die neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (ER CUV - Anhang D zum Übereinkommen) werden teilweise auch Vorschriften des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) ersetzen (§ 1 Buchst. a) Ziff. 2; s. im Übrigen die Erläuternden Bemerkungen zu den ER CUV.
4. Die in § 1 Buchst. a) Ziff. 3 umschriebene Aufgabe ist Folge der in einigen Mitgliedstaaten vollzogenen oder angestrebten rechtlichen und organisatorischen Trennung von Beförderung und Infrastrukturbetrieb. Es erweist sich als zweckmäßig, die Rechtsbeziehungen vertraglicher Art zwischen Eisenbahntransportunternehmen und Infrastrukturbetreibern international einheitlich zu regeln, insbesondere die Fragen der Haftung. Die Regelung in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI - Anhang E zum Übereinkommen) erfasst nicht die Problematik, nach welchen unternehmerischen oder öffentlich-rechtlichen Kriterien Infrastrukturgekapazitäten den Eisenbahnbeförderern zur Verfügung gestellt werden. Dies war für die Mitgliedstaaten der EG, mittlerweile EU, und die Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) bereits Gegenstand der Richtlinie 95/19/EG.
5. § 1 Buchst. a) Ziff. 4 umschreibt die Weiterentwicklung des Gefahrgutrechts (RID), jedoch als öffentlich-rechtliche Ordnung, die künftig unabhängig von den privatrechtlichen Regelungen des Transportrechtes, das heißt von den ER CIM (Anhang B zum Übereinkommen) gilt.
6. Ein weiterer Schwerpunkt der Tätigkeit der OTIF soll - wie im Falle der Zivilluftfahrt für die ICAO - die aktive Mitwirkung bei der Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Verkehr sein (§ 1 Buchst. b). Dies liegt auf der Linie der Beschlüsse der 2. Generalversammlung vom 20. Dezember 1990 (Ziff. 7, Buchst. l) des Schlussdokumentes) sowie der 3. Generalversammlung vom 16. November 1995 (Ziff. 7.7 des Schlussdokumentes).
7. Die Worte „unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange“ in § 1 Buchst. b) wurden auf Antrag Deutschlands eingefügt, da die Beschleunigung des Grenzübertrittes kein absolutes Ziel sein könne, sondern andere wichtige Aspekte wie z. B. die Bekämpfung der illegalen Einwanderung oder des Rauschgiftschmuggels, die „besondere öffentliche Belange“ darstellen, mitberücksichtigt werden müssten. Dies entspricht auch den unter Ziffer 2 genannten Übereinkommen über die Zivilluftfahrt und die Seeschifffahrt (Niederschrift 19. Tagung, S. 5).
8. Zahlreiche Probleme des internationalen Eisenbahnverkehrs haben ihre Ursachen in technischen Unterschieden der Eisenbahnen (unterschiedliche Spurweiten, Strom-, Signal- und Bremssysteme usw.). Den Bemühungen um eine technische Harmonisierung im Sinne eines Höchstmaßes an Kompatibilität oder Interoperabilität kommt daher immer größere Bedeutung zu, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im internationalen Verkehr zu sichern und zu steigern (§ 1 Buchst. c).

Die Erfolg versprechenden Ansätze des auf staatlicher Ebene abgeschlossenen internationalen Abkommens über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) von 1882/1938 werden wiederaufgegriffen. Da technische Normen und Vorschriften den Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Zugang zum internationalen Markt und zu fremder Infrastruktur wesentlich beeinflussen können, kann die Verbindlicherklärung technischer Normen und Vorschriften für Eisenbahnmaterial (Bau- und Betriebsvorschriften) auf Dauer nicht den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, wie dies 1999 *de facto* in den meisten Mitgliedstaaten noch der Fall war. Die Staaten sollten auch im Eisenbahnverkehr ihre Verantwortung hierfür wieder wahrnehmen, so wie sie es beispielsweise hinsichtlich Normsetzung und Aufsicht im Bereich des Straßenverkehrs und der Zivilluftfahrt seit eh und je tun. Die Initiative der Europäischen Kommission für die sogenannte Interoperabilitätsrichtlinie 96/48/EG war Ausdruck dieses Grundgedankens.

9. Die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr kann ebenso wie technische Normen und Vorschriften selbst den Wettbewerb im Eisenbahnverkehr beeinflussen. Das Verfahren wird künftig in einheitlicher Weise auf der Grundlage international verbindlicher technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften, insbesondere für Bau und Betrieb, erfolgen (§ 1 Buchst. d). Mit einer Konzentration und Internationalisierung der technischen Eisenbahnaufsicht, zu der das Verfahren der technischen Zulassung zählt, ließen sich erhebliche Rationalisierungseffekte in den staatlichen Verwaltungen und damit Kosteneinsparungen erzielen.
10. Auf die Einhaltung der international vereinbarten und in Kraft gesetzten Rechtsordnungen kann wirksam nur eine zentrale Instanz hinwirken; dies wird die diese Rechtsordnungen vorbereitende OTIF sein (§ 1 Buchst. e). Dies bedeutet nicht, dass die OTIF ein internationales Aufsichtsorgan oder eine internationale Überwachungsbehörde mit Weisungsrecht ist (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 28/29).
11. Es ist ein an sich selbstverständliches Ziel, die einmal aufgestellten Rechtsvorschriften, Regeln und Verfahren, auch innerhalb der Organisation, entsprechend den rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen weiterzuentwickeln (§ 1 Buchst. f).
12. § 2 hält die Möglichkeit offen, im Rahmen der OTIF weitere internationale Rechtsvorschriften oder Übereinkommen auszuarbeiten. Damit wird vermieden, das Übereinkommen ändern zu müssen, wenn es sich als zweckmäßig herausstellt, weitere den internationalen Eisenbahnverkehr tangierende Rechtsgebiete international einheitlich zu regeln.
13. § 2 Buchst. a) ermöglicht es, weitere einheitliche Rechtsordnungen in Form von Anhängen zu schaffen. Solche Anhänge würden sinnvollerweise integrierender Bestandteil des Übereinkommens (Art. 6 § 1 Buchst. h).
14. Es geht nicht nur darum, erforderlichenfalls dem Übereinkommen neue Anhänge beizufügen, sondern die Organisation soll auch eine Arbeitsplattform für die Ausarbeitung neuer, eigenständiger Übereinkommen bilden, die mit dem COTIF in sachlichem Zusammenhang stehen. Denkbar wäre zum Beispiel ein Übereinkommen über

die Haftung für Schäden, die Drittpersonen im Zusammenhang mit dem internationalen Eisenbahnverkehr erleiden, analog zum Römer Haftungsübereinkommen 1952 für die Luftfahrt (Niederschrift 10. Tagung, S. 23; Niederschrift 13. Tagung, S. 18). Andere denkbare Betätigungsfelder wären ein internationales Übereinkommen über die Beschlagnahme von Eisenbahnfahrzeugen in Anlehnung an das Brüsseler Übereinkommen von 1952 über die Vereinheitlichung bestimmter Regeln über den Arrest von Seeschiffen sowie ein Übereinkommen über internationale Sicherheitsgarantien für fremdfinanziertes Eisenbahnmaterial.

Artikel 3 **Internationale Zusammenarbeit**

1. Die OTIF soll mittel- bis langfristig gesehen die einzige zwischenstaatliche Organisation bilden, in der die Mitgliedstaaten nach dem Muster der ICAO und der IMO die Fragen und Probleme lösen, die sich im internationalen Eisenbahnverkehr auf der Ebene der Staaten stellen. Derzeit gibt es im geographischen Gebiet der Mitgliedstaaten der OTIF eine Vielzahl von zwischenstaatlichen und nicht staatlichen internationalen Organisationen, deren Kompetenzen und Tätigkeiten sich teilweise überschneiden. Um die Effizienz der internationalen Zusammenarbeit zu steigern, verpflichten sich die Mitgliedstaaten daher, ihre internationale Zusammenarbeit grundsätzlich bei der OTIF zu konzentrieren. Voraussetzung ist, dass ein Zusammenhang mit den Zielsetzungen gemäß Artikel 2 besteht. Im Übrigen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Erläuterungen zum Protokoll 1999 verwiesen. Aus § 1 ergibt sich weder eine Verpflichtung noch eine Zuständigkeit, Fragen der kommerziellen Zusammenarbeit der Eisenbahnen im Rahmen der OTIF zu behandeln.
2. Die bestehenden internationalen Übereinkommen sowohl der Staaten als auch der Eisenbahnen, die den internationalen Eisenbahnverkehr und die Zusammenarbeit in diesem Bereich betreffen, sollen gesichtet und an die neue Situation und die Ziele der OTIF angepasst werden (u. a. Konzentration der Zusammenarbeit in der OTIF, Berücksichtigung der Trennung von staatlichen Aufgaben und von Aufgaben der Eisenbahnunternehmen selbst).
3. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der EG, mittlerweile EU, bleiben unberührt (§ 2). Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten der OTIF, die sich aus ihrer Mitgliedschaft in der EU oder als Vertragsstaaten des Abkommens über den EWR ergeben, haben jedenfalls Vorrang vor den Verpflichtungen des § 1.
4. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 22. Tagung (1.-4.2.1999), den Artikel über die internationale Zusammenarbeit aus dem Entwurf des Änderungsprotokolls in das Übereinkommen selbst zu übertragen, damit auch die Staaten verpflichtet werden, die nach Inkrafttreten des Änderungsprotokolls Mitgliedstaaten der OTIF werden (Niederschrift, S. 10/11).

Artikel 4 **Übernahme und Übertragung von Aufgaben**

1. § 1 ist im Zusammenhang mit dem grundsätzlichen Ziel des Protokolls 1999 und des revidierten COTIF (Art. 2 und 3) zu sehen, die internationale Zusammenarbeit der Staaten im Eisenbahnwesen effektiver zu gestalten und zu konzentrieren. Die Übernahme und die Übertragung von Aufgaben auf die OTIF steht unter dem Vorbehalt eines Beschlusses der Generalversammlung, also der Mitgliedstaaten, wobei gemäß Artikel 14 § 6 eine Zwei-Drittel-Mehrheit erforderlich ist.
2. Hinsichtlich der Übernahme von Aufgaben (und eventuell der damit zusammenhängenden Mittel und Verbindlichkeiten) geht es nur um die Übernahme von Aufgaben, die mit den Zielen der OTIF gemäß Artikel 2 in Einklang stehen und auf Abkommen oder Absprachen beruhen, also Aufgaben, die bisher anderen zwischenstaatlichen Organisationen anvertraut waren. Eine Aufgabenübertragung kann nicht „erzwingen“ werden, sondern bedarf entsprechender Vereinbarungen unter den die betroffenen Organisationen tragenden Staaten (Niederschrift 10. Tagung, S. 25/26; Niederschrift 13. Tagung, S. 19-22; Niederschrift 19. Tagung, S. 8).
3. Die 5. Generalversammlung beschloss, nicht nur die Auflösung der Organisation und die Übertragung ihrer verbliebenen Aufgaben auf andere zwischenstaatliche Organisationen zu regeln (Art. 43), sondern auch die Möglichkeit einer Übertragung einzelner Aufgaben auf andere Organisationen zu schaffen, um die Flexibilität der Aufgabenwahrnehmung im internationalen Eisenbahnbereich zu ermöglichen, ohne dazu die Organisation insgesamt auflösen zu müssen (§ 2).
4. § 3 soll es ermöglichen, von einzelnen Mitgliedstaaten administrative Aufgaben im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu übernehmen. Insbesondere bei der technischen Eisenbahnaufsicht könnte dies für einige Mitgliedstaaten von Interesse sein, wenn im Zuge einer Umwandlung der betreffenden Staatseisenbahnen in privatrechtlich organisierte Unternehmen die Schaffung einer neuen staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde erforderlich würde, um die staatlichen Aufgaben wahrzunehmen, die bisher den in die staatliche Verwaltung eingegliederten Staatseisenbahnen überlassen waren. Dies war z. B. der Fall in der Bundesrepublik Deutschland bei der Gründung der Deutschen Bahn AG und der Schaffung des Eisenbahn-Bundesamtes als Eisenbahnaufsichtsbehörde (1.1.1994). Auch die Schweiz ist ab 1. Januar 1999 grundsätzlich dieser Konzeption gefolgt. Siehe im Übrigen Ziffer 9 der Bemerkungen zu Artikel 2.
5. § 3 bietet auch einen Ansatz für die Bildung einer internationalisierten Eisenbahnverwaltung in bestimmten, hierfür geeigneten Bereichen wie z. B. der Führung eines Registers über fremdfinanziertes Eisenbahnmaterial oder der technischen Eisenbahnaufsicht. Dabei würde es nicht um die Schaffung einer supranationalen Organisation wie der EU gehen, sondern um eine widerrufliche Übertragung staatlicher Aufgaben einzelner Mitgliedstaaten auf die OTIF. Die entstehenden Verwaltungsausgaben wären von den jeweiligen Mitgliedstaaten zu tragen.

Artikel 5

Besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

1. Die §§ 1 und 2 sind angelehnt an die Artikel 22, 23 und 37 des Chicagoer Übereinkommens von 1944 zur Gründung der ICAO. Sie enthalten besondere völkerrechtliche Verpflichtungen der Mitgliedstaaten, nämlich alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen. Der Einleitungssatz in § 1 umschreibt diese Verpflichtung in allgemeiner Form. Die Buchstaben a) bis c) konkretisieren diese allgemeine Verpflichtung in bestimmten Bereichen. § 2 enthält die Verpflichtung zur aktiven Mitwirkung an der Vereinheitlichung und Standardisierung in allen Bereichen, die für den internationalen Eisenbahnverkehr relevant sind.
2. Der im Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 vorgesehene § 4 sollte bestimmte Mitgliedstaaten nicht nur dazu verpflichten, die technischen Normen und Vorschriften des Anhangs F und seiner Anlagen bei der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr anzuwenden, sondern auch dazu, technische Normen und Vorschriften für Eisenbahnmaterial ausschließlich im Rahmen der OTIF weiterzuentwickeln. Diese Bestimmung wurde vom Revisionsausschuss nicht übernommen (Niederschrift 13. Tagung, S. 26). Die Verpflichtung, bestimmte technische Normen und einheitliche technische Vorschriften bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zugrunde zu legen, ergibt sich jetzt jedoch für die Vertragsstaaten der Anhänge F und G zum Übereinkommen teilweise unmittelbar aus diesen Anhängen.
3. § 3 wurde auf Antrag Frankreichs eingefügt (Niederschrift 10. Tagung, S. 32/33). Es handelt sich nicht um eine Bestimmung zwingenden Charakters. Sie soll vielmehr die Bemühungen um erleichterten Zugang zur Infrastruktur unterstützen.

Artikel 6

Einheitliche Rechtsvorschriften

1. Artikel 6 folgt dem Muster des Artikels 3 COTIF 1980. Er enthält eine Aufzählung der einheitlichen Rechtsordnungen, die für den internationalen Eisenbahnverkehr verbindlich sein sollen (§ 1), sofern keine Vorbehalte gegen einzelne Rechtsordnungen in ihrer Gesamtheit (s. Art. 42 § 1 Satz 1) eingelegt worden sind. Der Inhalt der einzelnen Rechtsordnungen ergibt sich aus der Bezeichnung des jeweiligen Anhangs.
2. Die §§ 2 und 3 des Artikels 3 COTIF 1980 können in dieser Form nicht beibehalten werden, da das System der eingetragenen Linien und der an eine Eintragung anknüpfenden Verpflichtungen der Staaten und Unternehmen nicht fortgeführt wird (s. auch Ziff. 1 der Bemerkungen zu Art. 24).
3. § 2 stellt, wie bisher Artikel 3 § 4 COTIF 1980, klar, dass die Anhänge integrierender Bestandteil des Übereinkommens sind.

Artikel 7
Begriffsbestimmung „Übereinkommen“

Artikel 7 entspricht Artikel 4 COTIF 1980.

Titel II
Gemeinsame Bestimmungen

Vorbemerkung

Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 16. Tagung (23.-27.3.1998) grundsätzlich, gleichlautende Bestimmungen der Anhänge zum Übereinkommen als gemeinsame Bestimmungen in das Übereinkommen selbst aufzunehmen (Niederschrift S. 7, 12 und 15). Dementsprechend finden sich die Bestimmungen über das anwendbare Landesrecht, die Rechnungseinheit, die Zusatzbestimmungen, die Prozesskaution und über die Vollstreckung von Urteilen, Arrest und Pfändung in den Artikeln 8 bis 12 COTIF (Niederschrift 19. Tagung, S. 13-17).

Artikel 8
Landesrecht

1. § 1 wurde Artikel 3 der Hamburger Regeln nachgebildet. Er legt einen in Judikatur und Literatur allgemein anerkannten Auslegungsgrundsatz fest. Die Bestimmung stellt klar, dass die einheitliche Auslegung und Anwendung des Übereinkommens, also auch der ihnen als Anhänge beigefügten einheitlichen Rechtsvorschriften, Vorrang vor nationalen Rechtskonzeptionen hat.
2. Der Begriff „Landesrecht“ schließt Gesetze, Verordnungen, ministerielle Erlasse und gegebenenfalls auch Tarife mit ein.
3. Als Landesrecht wird das Recht des Prozess-Staates (lex fori) bezeichnet. Artikel 8 verweist aber nicht unmittelbar auf das materielle Recht des Prozess-Staates, sondern schließt die dort geltenden Kollisionsnormen ein (Gesamtverweisung).
4. Das für die Mitgliedstaaten der EU geltende Unionsrecht ist Bestandteil des jeweiligen Landesrechtes und daher durch Artikel 8 mit erfasst.

Artikel 9
Rechnungseinheit

1. Diese Bestimmung wurde mit geringfügigen redaktionellen Änderungen unverändert aus Artikel 6 CIV 1980 und Artikel 7 CIM 1980 übernommen. § 5 betreffend die Pflicht der Eisenbahn zur Bekanntmachung der Kurse wurde nicht übernommen. Stattdessen wurde ein neuer § 6 über die Umrechnung der Rechnungseinheit in die Landeswährung eingefügt (Niederschrift 16. Tagung, S. 13-15).
2. Es sprechen gute Gründe dafür, dieselbe Rechnungseinheit wie in vergleichbaren Übereinkommen (CMR, Warschauer Abkommen usw.) vorzusehen.

3. In seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) hat der Revisionsausschuss den Wortlaut dieses Artikels vereinfacht. § 4, der den Goldfranken als alternative Rechnungseinheit vorsah, wurde gestrichen. Er bezog sich ebenso wie § 5 auf die Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied des IWF sind.

Heutzutage ist der IWF eine globale Organisation³ mit 185 Mitgliedern, die außer Liechtenstein und Monaco alle Mitgliedstaaten der OTIF umfasst.

Allerdings sind Währungen von IWF-Mitgliedstaaten für Liechtenstein und Monaco gültig. Dies bedeutet, dass sich § 4, der sich auf einen Mitgliedstaat der OTIF bezog, der nicht Mitglied des IWF ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung von § 2, das heißt die Berechnung des Wertes seiner Landeswährung in Bezug auf das Sonderziehungsrecht gemäß der vom IWF angewandten Bewertungsmethode nicht gestattete, weder auf Liechtenstein noch auf Monaco beziehen konnte. Der bisherige § 5, der zu § 4 geworden ist, wurde umformuliert, um den Verweis auf die abgelaufene Frist, die zu Beginn aufgeführt war, und den Verweis auf den ehemaligen § 4 aufzuheben.

Artikel 10 Zusatzbestimmungen

1. Der CIM-Entwurf des Sekretariates vom 5. Mai 1995 hatte das Institut der Zusatzbestimmungen nur noch hinsichtlich staatlicher Zusatzbestimmungen vorgesehen. Der Revisionsausschuss beschloss jedoch bei seiner 5. Tagung (17.-21.6.1996) mit großer Mehrheit, auch die zwischen zwei oder mehreren Beförderern vereinbarten Zusatzbestimmungen zu erwähnen (Niederschrift S. 12). Wesentlich ist, dass diese Zusatzbestimmungen von den ER CIV und ER CIM nicht abweichen dürfen. Es kann sich daher nur um Ausführungsvorschriften handeln, die möglichst in allen Mitgliedstaaten und für alle Beförderer einheitlich sein sollten, da andernfalls die mit den ER CIV und ER CIM geschaffene Rechtseinheit in Frage gestellt werden könnte.
2. Zum Rechtscharakter der Zusatzbestimmungen von Eisenbahnen siehe Zeitschrift 1979, S. 114, 119 ff.

Artikel 11 Prozesskaution

Diese Bestimmung entspricht Artikel 18 § 4 COTIF 1980, wurde jedoch auch auf Rechtsstreitigkeiten aus den ER CUV und den ER CUI ausgedehnt (Niederschrift 19. Tagung, S. 17).

Artikel 12 Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung

1. Die §§ 1 und 2 entsprechen Artikel 18 § 1 COTIF 1980. § 1 verbietet eine Nachprüfung der Urteile dem Grunde nach, nicht jedoch die Geltendmachung von Nichtigkeitsgründen im Rahmen der für die Vollstreckung erforderlichen Förmlichkeiten.

³ siehe <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.htm>

§ 2 nimmt nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie Urteile betreffend Prozessstrafen von den Erleichterungen des § 1 aus.

2. § 3 übernimmt Artikel 18 § 2 COTIF 1980 und bezieht sich auf Forderungen aus internationalen Beförderungsverträgen. Diese Bestimmung hält den Schutz solcher Forderungen vor Arrest und Pfändung trotz der durch Wegfall der Beförderungspflicht geänderten Lage aufrecht (s. Ziff. 5 der allgemeinen Bemerkungen zu den ER CIM und die Bemerkungen zu Art. 10 CIM). Der Revisionsausschuss lehnte eine Lösung ab, die die Pfändung in dem Land erleichtern würde, in dem sich das Rollmaterial befindet (Niederschrift 11. Tagung, S. 33/34; Niederschrift 14. Tagung, S. 54-58; Niederschrift 19. Tagung, S. 74; Niederschrift 21. Tagung, S. 46-49). Auch die 5. Generalversammlung verwarf einen Antrag auf Streichung dieser Bestimmung (Niederschrift, S. 34/35).
3. § 4 dehnt die bisher auf Forderungen aus internationalen Beförderungsverträgen beschränkte Regelung auch auf Forderungen aus Verwendungsverträgen gemäß ER CUV und aus Infrastrukturnutzungsverträgen gemäß ER CUI aus (Niederschrift 14. Tagung, S. 52-57).

Titel III Aufbau und Tätigkeit

Artikel 13 Organe

1. Artikel 13 § 1 entspricht Artikel 5 COTIF 1980. Entsprechend der erweiterten Aufgabenstellung der OTIF (s. insbes. Ziff. 8 der Bemerkungen zu Art. 2) ist die Zahl der Organe um den Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (§ 1 Buchst. e) und den Fachausschuss für technische Fragen (§ 1 Buchst. f) vermehrt worden; deren Zuständigkeiten ergeben sich aus den Artikeln 19 und 20.
2. Entsprechend der völkerrechtlichen Übung (vgl. die verkehrsspezifischen Unterorganisationen der Vereinten Nationen (UN) wie ICAO und IMO, aber auch z. B. die Internationale Atomenergie-Agentur (IAEO), die ZKR, die Donau-Kommission u.a.m.) ist künftig ein „Generalsekretär“ als ausführendes Organ der OTIF vorgesehen (Buchst. g). Seine Funktionen stimmen in weiten Teilen mit denen des ehemaligen Zentralamtes überein (im Einzelnen s. die Bemerkungen zu Art. 21).
3. Das Zentralamt, das damals noch die Sekretariatsgeschäfte der OTIF unter Leitung eines Generaldirektors führte, wurde als eigenständiges Organ der OTIF neben dem Exekutivorgan „Generalsekretär“ nicht beibehalten (Niederschrift 14. Tagung, S. 11/12). Der Entwurf des Zentralamtes vom 30. August 1996 sah dies noch folgendermaßen vor: „Generalsekretär“ als leitendes Exekutivorgan und „Zentralamt“ als Organ für die Erledigung von administrativen Aufgaben. Auch die Leitlinie 6 der 4. Generalversammlung (8.-11. 9.1997) schloss ein solches sich ergänzendes „Nebeneinander“ nicht aus. Der Revisionsausschuss trug dieser Leitlinie jedoch nicht Rechnung (Niederschrift 14. Tagung, S. 11/12).

4. Um zu vermeiden, dass das Übereinkommen geändert werden muss, falls es sich als zweckmäßig erweist, weitere Ausschüsse als Organe der OTIF einzurichten, weist § 2 der Generalversammlung eine entsprechende Kompetenz zu. Der Revisionsausschuss beschloss jedoch, die Kompetenz der Generalversammlung insoweit auf die Einrichtung nichtständiger Ausschüsse zu beschränken (Niederschrift 19. Tagung, S. 20).
5. Anders als bei den Ausschüssen, bei denen Mitgliedstaaten, die einen Vorbehalt eingelegt oder eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben, nicht Mitglieder des Ausschusses sind, bleiben solche Staaten Mitglieder der Generalversammlung, (in den genannten Fällen) jedoch ohne Stimmrecht (Art. 14 § 5). Solche Mitgliedstaaten werden bei der Ermittlung des Quorums nicht berücksichtigt (§ 3). Im Falle der Ausschüsse sind sie schon deshalb nicht zu berücksichtigen, weil sie nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses sind.
6. § 4 trägt dem Grundsatz einer angemessenen geographischen Verteilung der wichtigsten Funktionen innerhalb der Organisation Rechnung (Niederschrift 21. Tagung, S. 18/19).

Artikel 14 **Generalversammlung**

1. Artikel 14 folgt dem Muster des Artikels 6 COTIF 1980. Der Katalog der Zuständigkeiten der Generalversammlung wurde um neu in das COTIF eingefügte Sachverhalte, bei denen Entscheidungsbedarf entstehen kann, erweitert (§ 1 Buchst. f) bis k) und n) bis p).
2. Der Rhythmus, die Generalversammlung nur alle fünf Jahre einzuberufen, engte die Handlungsfähigkeit der OTIF unnötig ein, da die Alternative (auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten) ein aktives Handeln im Sinne einer koordinierten Initiative von z.Zt. mindestens 13 Mitgliedstaaten erforderte. Ein Drei-Jahres-Rhythmus (§ 3) ist auch die Konsequenz aus der in Artikel 15 § 2 vorgesehenen, auf drei Jahre reduzierten Amtszeit des Verwaltungsausschusses, dessen Zusammensetzung die Generalversammlung bestimmt (§ 1 Buchst. b). Neu vorgesehen hat der Revisionsausschuss die Möglichkeit, die Generalversammlung auf Antrag des Verwaltungsausschusses einzuberufen (Niederschrift 10. Tagung, S. 43; Niederschrift 13. Tagung, S. 43).
3. Hinsichtlich des notwendigen Quorums für eine Beschlussfähigkeit der Generalversammlung (§ 4) blieb der Revisionsausschuss im Hinblick auf die Bedeutung der von der Generalversammlung zu treffenden Entscheidungen bei der bisherigen Regelung: Erforderlich ist die Anwesenheit der Mehrheit der Mitgliedstaaten (Art. 6 § 4 COTIF 1980).
4. Mitgliedstaaten, die erklärt haben, bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Art. 42 § 1 Satz 1), bleiben Mitglieder der Generalversammlung, selbst wenn diese Beschlüsse über Änderungen von Anhängen zum Übereinkommen fasst, an denen diese Mitgliedstaaten nicht beteiligt sind. Sie werden bei der Ermittlung des Quorums (§ 4) in diesen Fällen nicht berücksichtigt

(Art. 13 § 3) und haben folglich auch kein Stimmrecht (s. Ziff. 5 der Bemerkungen zu Art. 13).

5. Die Regelung der Vertretung durch einen anderen Mitgliedstaat ist problematisch. In der Geschäftsordnung der Generalversammlung wurde deutlich, welche hohe Anforderungen an die Verhandlungsvollmacht der jeweiligen Delegationen gestellt wurden. Die 5. Generalversammlung hielt zwar an der Möglichkeit der Vertretung durch andere Staaten fest, doch schränkte sie diese Möglichkeit insoweit ein, als ein Staat nicht mehr als einen anderen Staat vertreten kann, so wie dies auch für den Verwaltungsausschuss vorgesehen ist (Art. 15 § 6 Satz 2) (Niederschrift, S. 35-37).
6. Die Fälle, in denen hinsichtlich der Beschlussfassung durch die Generalversammlung eine Zwei-Drittel-Mehrheit erforderlich ist, sind um weitere wichtige Sachverhalte erweitert worden (§ 6 Buchst. f), g), h), und p).

Artikel 15 Verwaltungsausschuss

1. Artikel 15 entspricht Artikel 7 COTIF 1980. Mit Rücksicht auf die möglicherweise zunehmende Zahl von Mitgliedstaaten (z. B. aus dem Kreis der Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion) wird die Zahl der Mitglieder im Verwaltungsausschuss nicht mehr fixiert, sondern verändert sich in Abhängigkeit von der Gesamtzahl der Mitgliedstaaten (§ 1).
2. Das Kriterium einer angemessenen geographischen Verteilung bei der Bezeichnung der Mitglieder für jede Amtszeit wurde beibehalten, ebenso der Grundsatz, dass ein Mitgliedstaat nicht mehr als zwei volle aufeinander folgende Amtszeiten dem Ausschuss angehören darf (§ 4). Eine Ausnahme davon bildet der Fall des § 3.
3. Wenn ein Sitz im Ausschuss frei wird, bezeichnet nicht mehr der Verwaltungsausschuss selbst einen anderen Mitgliedstaat als Mitglied für den Rest der Amtszeit. Stattdessen bezeichnet die Generalversammlung die Ersatzmitglieder des Ausschusses ebenso wie dessen Mitglieder, und zwar für jedes Mitglied ein bestimmtes Ersatzmitglied. Werden Ersatzmitglieder tatsächlich während einer Amtszeit als solche tätig, so sind sie von der Generalversammlung auf jeden Fall für die folgende Amtszeit als Mitglieder des Verwaltungsausschusses zu berufen. Diese Bestimmung (§ 2) verleiht der Funktion der Ersatzmitglieder größere Bedeutung und könnte das Interesse der Mitgliedstaaten steigern, als Ersatzmitglieder bezeichnet zu werden (Niederschrift 21. Tagung, S. 19-21). Auch § 3 soll die Stellung der Ersatzmitglieder stärken und sicherstellen, dass die Beschlussfähigkeit im Verwaltungsausschuss stets gewährleistet ist.
4. Der Katalog der Zuständigkeiten des Verwaltungsausschusses (§ 5) wurde ebenfalls angepasst und um neue Sachverhalte erweitert, deren Behandlung dem Verwaltungsausschuss übertragen ist (Buchst. e), g), k), q) und r).
5. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung wurde die Bestimmung, wann der Verwaltungsausschuss beschlussfähig ist (Quorum) und mit welcher Mehrheit er seine Beschlüsse fasst (§§ 6 und 7), aus seiner Geschäftsordnung in das Übereinkommen

selbst übernommen. Die in § 7 vorgesehene einfache Mehrheit gewährleistet, dass in allen Fällen rechtsgültige Beschlüsse möglich sind.

6. § 8 übernimmt Artikel 7 § 3 Abs. 1 und 3 COTIF 1980.
7. Auf die bisher zwingende Vorschrift, dass der Verwaltungsausschuss jährlich zwei Tagungen abhält, wurde verzichtet. Vorgeschrieben ist jetzt lediglich die Einberufung mindestens einmal im Jahr. Neu geschaffen wurde die Bestimmung, wonach der Vorsitzende den Verwaltungsausschuss nicht nur auf Antrag von vieren seiner Mitglieder, sondern auch auf Antrag des Generalsekretärs einberuft (§ 9 Buchst. a).
8. Der Revisionsausschuss sprach sich gegen den von Belgien eingebrachten Antrag aus, den Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses als eigenes Organ zu institutionalisieren. Er begnügte sich damit klarzustellen, dass der Vorsitzende weiterhin lediglich dringliche Fragen, die zwischen den Tagungen auftreten, behandeln kann (§ 9 Buchst. c) (Niederschrift 13. Tagung, S. 54-57; Niederschrift 14. Tagung, S. 6; Niederschrift 19. Tagung, S. 18/19 und 42-44).

Artikel 16 Übrige Ausschüsse

1. Artikel 16 entspricht Artikel 8 COTIF 1980. Hierin sind die Bestimmungen zusammengefasst, die für alle in Artikel 13 § 1 Buchst. c) bis f) vorgesehenen Ausschüsse gemeinsam gelten. § 1 Abs. 2 des Artikels 8 COTIF 1980 wurde nicht übernommen, da die Teilnahme des Generalsekretärs an den Ausschusssitzungen selbstverständlich ist und allenfalls in den Geschäftsordnungen der Ausschüsse zu regeln wäre.
2. § 4 des Artikels 8 COTIF 1980 betreffend das Quorum wurde jeweils in die Artikel 17 bis 20 betreffend die einzelnen Ausschüsse übernommen.
3. Anders als bei der Generalversammlung (s. Ziff. 5 der Bemerkungen zu Art. 13), sind Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens erklärt haben, bestimmte Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, nicht Mitglieder des Revisionsausschusses, des Fachausschusses RID oder des Fachausschusses für technische Fragen, wenn diese Ausschüsse sich mit Änderungen der betreffenden Anhänge befassen (Niederschrift 19. Tagung, S. 45/46). Solche Staaten können jedoch gemäß § 5 Buchst. b) als Beobachter ohne Stimmrecht zur Teilnahme an den Beratungen eingeladen werden.
4. Die für die Generalversammlung und den Verwaltungsausschuss geltende Regel, dass sich ein Mitgliedstaat von einem anderen vertreten lassen kann, ein Staat jedoch nicht mehr als einen anderen Staat vertreten kann, wurde von der 5. Generalversammlung für Artikel 16 nicht übernommen (s. Ziff. 5 der Bemerkungen zu Art. 14) (Niederschrift, S. 35-37).
5. Die 5. Generalversammlung lehnte es ab, für Stellen, die einen Antrag auf Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder auf Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift stellen (s. Art. 5 und 6 APTU), ein Recht auf Teilnahme zu schaffen. Die Regelung des § 5 reicht aus. Um ein effizientes Handeln zu gewährleisten,

versteht es sich von selbst, dass der Generalsekretär die betroffenen Stellen zu den Tagungen des Fachausschusses für technische Fragen einlädt. Dies entspricht auch der seit jeher angewendeten Praxis (s. die Teilnahme der internationalen Berufsorganisationen und -verbände an den Arbeiten des Revisionsausschusses und des Fachausschusses RID). Im Übrigen können die Details der Teilnahme dritter Stellen in der Geschäftsordnung des Ausschusses geregelt werden (Niederschrift, S. 37/38).

6. Der vom Revisionsausschuss zu § 6 beschlossene Wortlaut war an der über die Jahre im Revisionsausschuss geübten Praxis ausgerichtet. Er könnte in der Weise interpretiert werden, dass es unerlässlich ist, zu Beginn einer jeden Tagung eine Wahl des Vorsitzenden und seiner Vertreter vorzunehmen. Die 5. Generalversammlung beschloss daher auf Antrag der Schweiz, die Möglichkeit vorzusehen, den Vorsitz in einem der Ausschüsse einem Mitgliedstaat oder einem bestimmten Delegierten anzuvertrauen, sei es für einen bei der Wahl zu bestimmenden Zeitraum (für mehrere Jahre oder Tagungen) oder für einen unbestimmten Zeitraum. Dies hat vor allem Bedeutung für den Fachausschuss für technische Fragen, um eine effektive und kontinuierliche Arbeit dieses Ausschusses zu gewährleisten. Der geänderte Text berücksichtigt die im Fachausschuss RID und in anderen internationalen Organisationen geübte Praxis (Niederschrift, S. 38/39).

Artikel 17 Revisionsausschuss

Mit Artikel 17 wird dem Revisionsausschuss - entsprechend den anderen Ausschüssen - ein eigener Artikel gewidmet, der im Wesentlichen dem Artikel 8 §§ 2 und 4 COTIF 1980 entspricht. Seine Entscheidungskompetenz wird auf die neuen ER CUV, ER CUI, ER APTU (ohne Anlagen) und ER ATMF mit Ausnahme der in Artikel 33 § 4 Buchst. d) bis g) genannten Bestimmungen, ausgeweitet.

Artikel 18 Fachausschuss RID

Auch für den Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter ist ein eigener Artikel vorgesehen, der im Wesentlichen Artikel 8 §§ 2 und 4 COTIF 1980 entspricht. Ungeachtet der Tatsache, dass die Anlage zum RID wichtige Bestimmungen von erheblicher Tragweite enthalten wird (z. B. behördliche Gefahrgutkontrollen, Amtshilfe bei der Durchführung des RID, Sicherheitsberater, Beförderungsbeschränkungen auf Strecken mit besonderen örtlichen Risiken, Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle, vgl. den ursprünglichen Entwurf für einen neuen Anhang C in Dok. AG 4/3.3 vom 1.7.1997), entschied sich der Revisionsausschuss für eine umfassende Zuständigkeit des Fachausschusses RID im Falle von Änderungen des Anhangs C (Niederschrift 19. Tagung, S. 77). Die 5. Generalversammlung folgte dieser Entscheidung.

Artikel 19 Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

1. Die Einrichtung eines Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr, insbesondere beim Grenzübergang, trägt dem in Zusammenhang mit dem Projekt *Facilrail* gefassten Beschluss der 3. Generalversammlung vom 16. November 1995 Rechnung:

„... empfahl eine Lösung, die darauf abzielt, für die Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnverkehr eine solidere institutionelle Grundlage im Rahmen der grundlegenden Revision des COTIF zu schaffen“ (Ziff. 7.7 des Schlussdokumentes).

2. Dieser Beschluss wurde durch die von der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) angenommenen Leitlinien bestätigt: „Ziel der Organisation ist es, ... auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr („*facilitation ferroviaire*“) hinzuwirken, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben“ (Leitlinie 1.2).
3. Trotz der im Rahmen des Projektes *Facilrail* (1991-1994) gegebenen Anstöße bleibt ein breites Spektrum für weitere Arbeit auf diesem für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene wichtigen Gebiet.
4. Konzeption, Zielsetzung, Aufgaben und Kompetenzen dieses neuen Organs der OTIF (§ 1) orientieren sich an den Artikeln 22, 23 und 37 des Chicagoer Abkommens von 1944, an der praktischen Arbeit der ICAO und an den dort gewonnenen Erfahrungen. Auch der im Rahmen der ICAO bestehende Ausschuss ist auf Dauer und mit umfassender Kompetenz eingerichtet. Im Rahmen der OTIF soll allerdings gemäß Artikel 2 § 1 Buchst. b) nur auf die Beseitigung der Hindernisse hingewirkt werden, die ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben (Niederschrift, 4. Generalversammlung, S. 17-20).
5. Obwohl die 4. Generalversammlung beschlossen hatte, keinen Anhang zum COTIF, der ein vereinfachtes Zolltransitverfahren für den internationalen Eisenbahngüterverkehr zum Gegenstand hat, vorzusehen (Niederschrift, S. 20/21), schließt Artikel 18 nicht aus, dass sich der Ausschuss auch mit Zollfragen befasst. Der Entwurf des Sekretariates für ein neues COTIF vom 30. August 1996 hatte einen solchen Anhang (s. Entwurf für einen Anhang F vom 15.3.1996 und Dok. AG 4/3.6 vom 1.7.1997 und Zeitschrift 1998, S. 370) sowie als neues Organ der OTIF einen besonderen Unterausschuss für Zollfragen vorgesehen.
6. Zur Berücksichtigung „besonderer öffentlicher Belange“ siehe Ziffer 7 der Bemerkungen zu Artikel 2.
7. Das Quorum für die Beschlussfähigkeit des Ausschusses (§ 2) wurde niedriger angesetzt, um die Handlungsfähigkeit des Ausschusses zu sichern. Dies ist auch vertretbar, da mit den Beschlüssen dieses Ausschusses im Gegensatz zu denen anderer Ausschüsse keine unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen verbunden sind.

Artikel 20

Fachausschuss für technische Fragen

1. Die Einrichtung eines Fachausschusses für technische Fragen und die ihm zugewiesenen Kompetenzen (§ 1) sind eine wichtige Weichenstellung für die Zukunft der OTIF. Auf keinem Gebiet besteht ein so hoher Harmonisierungsbedarf wie auf dem technischen. Harmonisierung ist auch hier - wegen der erheblichen Kosten beispielsweise für eine einheitliche Spurweite oder eine einheitliche Stromversorgung

der Eisenbahnnetze in allen Mitgliedstaaten der OTIF - im Sinne der Herstellung eines Höchstmaßes an Kompatibilität und Interoperabilität zu verstehen.

2. Die 4. Generalversammlung der OTIF

- hatte festgestellt, „dass die technische Harmonisierung in einem möglichst weiten geographischen Rahmen eine grundlegende Aufgabe ist, um den Eisenbahnsektor in die Lage zu versetzen, internationale Beförderungen ohne Hindernisse durchzuführen“;
- hatte erachtet, „dass bei der Ausarbeitung technischer Normen der Rückgriff auf Fachkenntnis und Erfahrung der betreffenden Organisation von wesentlicher Bedeutung ist“;
- hatte „das Zentralamt und den Revisionsausschuss“ beauftragt, „in Zusammenarbeit mit den anderen interessierten Organisationen, insbesondere die Probleme der Verbindlicherklärung technischer Normen im Eisenbahnwesen sowie der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetzten Eisenbahnmaterial zu untersuchen, um zu Händen der Generalversammlung die auf internationaler Ebene möglichen Lösungen darzulegen“.

3. Entgegen der vom Revisionsausschuss angenommenen Lösung beschloss die 5. Generalversammlung, dass der Fachausschuss für technische Fragen auch einheitliche technische Vorschriften nur annehmen oder ablehnen, sie aber keinesfalls anlässlich ihrer Annahme ändern kann. Damit wird die Rolle des Fachausschusses für technische Fragen auf die Analyse des Inhaltes der vorgeschlagenen Norm/Vorschrift beschränkt (Niederschrift, S. 41-44).

4. So wie sie vom Revisionsausschuss (15. und 18. Tagung) beschlossen worden ist, lag der Bestimmung folgende Überlegung zugrunde: Die technischen Normen im Sinne der Begriffsbestimmung des Artikels 2 Buchst. b) der ER APTU stellen das Ergebnis eines spezifischen und sehr eingehenden Verfahrens im Rahmen z. B. des Europäischen Komitees für technische Normung (CEN), des Europäischen Komitees für elektrotechnische Normung (CENELEC) oder des Europäischen Instituts für Telekommunikationsnormen (ETSI) dar. Vertreter der Mitgliedstaaten können sich an diesen Verfahren beteiligen. Dem Fachausschuss für technische Fragen sollte daher nicht die Befugnis eingeräumt werden, eine technische Norm, die aus diesem Verfahren hervorgegangen ist, anlässlich ihrer Validierung durch Änderung wieder in Frage zu stellen. Anders verhält es sich bei einheitlichen Vorschriften, die ohne Beteiligung der Mitgliedstaaten durch die Verbände der Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahnindustrie erarbeitet werden. Der legislative Souverän, das heißt die Mitgliedstaaten, sollte die Möglichkeit haben, eine von den genannten Verbänden erarbeitete Vorschrift, deren Annahme als einheitliche technische Vorschrift beantragt ist, abzuändern.

5. Die 5. Generalversammlung schloss sich jedoch der von Frankreich und Belgien sowie der Europäischen Kommission und der UIC vertretenen Meinung an (Niederschrift, S. 41-44). Der Ausschuss hat allerdings die Möglichkeit, erforderlichenfalls eine begründete negative Meinung dem Antragsteller gegenüber zu äußern, damit

dieser entsprechend der ihm eigenen Funktionsweise allenfalls eine Änderung seines Antrages ausarbeiten kann.

6. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen auf die Erläuternden Bemerkungen zu den ER APTU (Anhang F zum Übereinkommen) verwiesen.
7. Das Quorum für den Fachausschuss für technische Fragen ist mit der „Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1“ höher als das für den Fachausschuss RID und den Fachausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr, jedoch geringfügig niedriger als das für die Generalversammlung und den Revisionsausschuss („einfache“ Mehrheit).
8. Die 5. Generalversammlung hat klargestellt, dass Mitgliedstaaten kein Stimmrecht bei der Beschlussfassung über Bestimmungen haben, die für sie nicht gelten, weil sie Widerspruch gemäß Artikel 35 § 4 COTIF erhoben oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 APTU abgegeben haben (Niederschrift, S. 40/41).

Artikel 21 Generalsekretär

1. Zur Schaffung eines Organs „Generalsekretär“ siehe Ziffer 2 und 3 der Bemerkungen zu Artikel 13.
2. § 2 übernimmt die im Protokoll 1990 vorgesehene Ergänzung des Artikels 7 § 2 Buchst. d) COTIF 1980 betreffend die Begrenzung der Dauer der Amtszeit des Generaldirektors des Zentralamtes, allerdings verkürzt auf einen Zeitraum von drei Jahren. Dies korrespondiert mit der dreijährigen Amtsperiode des Verwaltungsausschusses. Die Amtszeit des Generalsekretärs darf insgesamt neun Jahre nicht überschreiten (Niederschrift 14. Tagung, S. 14). Von einer Erwähnung oder Regelung des Dienstpostens eines „Vizegeneraldirektors“ oder eines „Stellvertretenden Generalsekretärs“ im Übereinkommen selbst wurde abgesehen (Niederschrift 11. Tagung, S. 12/13; Niederschrift 13. Tagung, S. 31/32). Dienstposten und -stufen werden im Personalstatut der Organisation geregelt.
3. Die Aufgaben des Generalsekretärs (§ 3) entsprechen weitgehend den Kompetenzen des ehemaligen Zentralamtes. Neu sind die Funktionen des Depositars der Organisation (Buchst. a) und das in § 4 vorgesehene Initiativrecht für Änderungen und Ergänzungen des Übereinkommens (Buchst. d) (Niederschrift 11. Tagung, S. 10/11; Niederschrift 14. Tagung, S. 21-23) sowie das Antragsrecht bezüglich der Einberufung des Verwaltungsausschusses (Niederschrift 19. Tagung, S. 21-23).

Artikel 22 Personal der Organisation

Das Zentralamt wird nicht als selbständiges Organ der OTIF neben dem Generalsekretär beibehalten (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 13). Daher wird die Stellung des Personals der Organisation in einem gesonderten Artikel allgemein geregelt (Niederschrift 19. Tagung, S. 24/25).

Artikel 23 Zeitschrift

1. Die Pflicht zur Herausgabe der Zeitschrift trifft die Organisation, ohne dass festgelegt wird, welches Organ hierzu berufen ist; dies erscheint auch sinnvoll, da weder der Verwaltungsausschuss noch der Generalsekretär als in Betracht kommende Organe „Herausgeber“ der Zeitschrift sind. Es handelt sich wie bisher um eine amtliche Zeitschrift, die jedoch auch weitere für die Anwendung des Übereinkommens notwendige oder zweckdienliche Mitteilungen enthält. Im Übereinkommen wird keine besondere Periodizität für die Zeitschrift festgelegt, so dass sie gegebenenfalls je nach Notwendigkeit auch in unregelmäßigen Zeitabständen erscheinen könnte. Dadurch soll die erforderliche Flexibilität gewährleistet werden.
2. Gemäß Artikel 21 § 3 Buchst. m) hat der Generalsekretär verschiedene Mitteilungen gegebenenfalls den Mitgliedstaaten, den internationalen Organisationen und Verbänden sowie Unternehmen zur Kenntnis zu bringen. Während beim System der eingetragenen Linien das Sekretariat über Namen und Anschrift aller am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligten Eisenbahnunternehmen verfügt hat, wird dies mit Inkrafttreten des COTIF 1999 nicht mehr der Fall sein. § 2 schafft daher die Möglichkeit, individuelle Mitteilungen, zu denen der Generalsekretär verpflichtet ist, durch eine Veröffentlichung in der Zeitschrift zu ersetzen.

Artikel 24 Listen der Linien

1. Das bisherige System der eingetragenen Linien zur Bestimmung des Anwendungsbereiches der ER CIV und der ER CIM wird nicht weitergeführt. Entsprechend den Beschlüssen des Revisionsausschusses (Niederschrift 3. Tagung, S. 3-9; Niederschrift 5. Tagung, S. 3-5) jeweils zu Artikel 1 der neuen ER CIV und ER CIM finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften zwingend Anwendung auf jeden Vertrag über die Beförderung von Personen und Gütern auf der Schiene, wenn Abgangs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Die Beförderungspflicht ist weggefallen. Das verwaltungs- und kostenaufwendige System der „Listen der Linien“ wird damit für Eisenbahnstrecken grundsätzlich entbehrlich (s. Ziff. 4 und 5). Dies ist auch eine Konsequenz der Trennung zwischen Eisenbahntransport und Infrastrukturbetrieb.
2. Für die Anwendung der ER CIV und ER CIM auf ergänzende Beförderungen mit anderen Beförderungsmitteln im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten (mit Ausnahme der Küstenschifffahrt) bedarf es ebenfalls keiner Eintragung der entsprechenden Strecken in Listen, da sich die Anwendung der ER CIV oder ER CIM aus dem Beförderungsvertrag selbst ergibt. Eine Kollision mit dem internationalen Beförderungsrecht anderer Verkehrsträger, z. B. mit dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), ist nicht gegeben, solange die ergänzende Beförderung selbst nicht grenzüberschreitend ist.
3. Anders verhält es sich bei ergänzenden Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern, wenn dieser Teil der Beförderung selbst grenzüberschreitend ist. Deshalb wird in diesen Fällen die Anwendung der ER CIV und ER CIM weiterhin von der

Eintragung solcher Linien in entsprechende Listen abhängig gemacht (vgl. die unter Ziff. 1 angeführten Beschlüsse des Revisionsausschusses zu Artikel 1 § 4 CIV und zu Artikel 1 § 4 CIM sowie die Ziff. 19 der Bemerkung zu Art. 1 CIM, Dok. AG 5/3.5 vom 15.2.1999). Dem trägt Artikel 24 §§ 1, 3 und 5 Rechnung. Insofern entspricht diese Regelung Artikel 10 COTIF 1980. Die Beibehaltung des Systems eingetragener Linien für ergänzende, grenzüberschreitende Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern ist möglich, weil im Gegensatz zu den ER CIM z. B. das internationale Seebeförderungsrecht keinen zwingenden Anwendungsbereich vorsieht.

4. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 für ein neues COTIF sah in Artikel 18 die Möglichkeit vor, Linien, die in bestimmten Mitgliedstaaten für den durchgehenden internationalen Verkehr auf der Grundlage der ER CIV oder der ER CIM nicht zur Verfügung stehen, in gesonderte Listen, sogenannte Negativlisten, einzutragen. Dies hätte es manchen Staaten erlaubt, dem COTIF beizutreten, wenn die Anwendung der ER CIV oder der ER CIM auf dem gesamten Eisenbahnnetz des betreffenden Staates aus praktischen, wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen nicht in Betracht gekommen wäre.
5. Der Gedanke einer Negativliste wurde zwar von der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) grundsätzlich gebilligt (s. Leitlinie 7.2), entsprechend den Anregungen des Verwaltungsausschusses zur Finanzierung der Organisation beschloss der Revisionsausschuss jedoch, diese „Negativliste“ aus praktischen Gründen durch die Möglichkeit zu ersetzen, einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der ER CIV und der ER CIM einzulegen (Niederschrift 21. Tagung, S. 17/18). Der Vorbehalt besteht darin, dass die Eisenbahnstrecken, auf denen internationale Beförderungen den ER CIV und ER CIM unterstellt sind, in Listen eingetragen werden („Positivliste“). Diese Möglichkeit besteht jedoch nur für bestimmte künftige Mitgliedstaaten (s. Ziff. 8 der Bemerkungen zu Art. 1 CIV und Ziff. 26 der Bemerkungen zu Art. 1 CIM).

Titel IV Finanzen

Vorbemerkung

1. Die neue Regelung über die Finanzierung der Ausgaben der Organisation bildete eine der schwierigsten, wenn nicht die schwierigste Frage im Zuge der Vorbereitungsarbeiten für die Revision des COTIF. Alle damit zusammenhängenden Probleme wurden mehrfach und ausführlich in verschiedenen Organen der OTIF behandelt: im Revisionsausschuss (Niederschrift 10. Tagung, S. 47-51; Niederschrift 14. Tagung, S. 30-38; Niederschrift 21. Tagung, S. 2-18), in der 4. Generalversammlung (Niederschrift, S. 47-50; Leitlinie 7.1 bis 7.3) und im Verwaltungsausschuss (Niederschrift 87. Tagung, S. 30/31; Niederschrift 88. Tagung, S. 7; Niederschrift 89. Tagung, S. 11-13; Arbeitsgruppe, erweitert um Vertreter Frankreichs und der Slowakei am 13./14.8.1998 und außerordentliche Tagung in Anwesenheit von Vertretern Frankreichs und der Slowakei am 30.9.1998).
2. Der Revisionsausschuss nahm bei seiner 21. Tagung (19.-23.10.1998) schließlich die vom Verwaltungsausschuss unterbreitete Anregung zur Finanzierung der Organisation an (Dok. Rev. 21/8 vom 30.9.1998). Es handelte sich um einen Kompromiss für

sämtliche mit der Finanzierung zusammenhängende Fragen, der auf folgenden Eckwerten beruht:

- Mindestbeitrag: 0,25 %
 - Höchstbeitrag: 15 %
 - Verhältnis der „wirtschaftlichen Leistungskraft (Schlüssel der UN)“ zur „Länge des Eisenbahnnetzes“: 40 zu 60 (= 2 Fünftel zu 3 Fünftel).
3. Die 5. Generalversammlung lehnte den Antrag Frankreichs, das Verhältnis der „wirtschaftlichen Leistungskraft (Schlüssel der UN)“ zur Länge des Eisenbahnnetzes mit einem Drittel zu zwei Dritteln festzusetzen, ab (Niederschrift, S. 45/46).
 4. Zur Übergangslösung in Artikel 6 § 7 des Protokolls 1999 siehe die Bemerkungen hierzu.

Artikel 25

Arbeitsprogramm. Voranschlag. Rechnungsabschluss. Geschäftsbericht

1. Die Einfügung eines eigenen Artikels erwies sich zur redaktionellen Vereinfachung als zweckmäßig, nachdem der Revisionsausschuss den Übergang zu einem Zwei-Jahresrhythmus beschlossen hatte, was das Arbeitsprogramm, den Voranschlag, den Rechnungsabschluss und den Geschäftsbericht betrifft (Niederschrift 19. Tagung, S. 21/22 und 39/40; Niederschrift 21. Tagung, S. 33).
2. Ungeachtet dessen, dass grundsätzlich vorgesehen ist, den Geschäftsbericht alle zwei Jahre herauszugeben, steht der jährlichen Veröffentlichung eines Geschäftsberichts durch die Organisation nichts im Wege, sofern dies durch den Umfang der Tätigkeit oder der Ergebnisse gerechtfertigt ist (Niederschrift 21. Tagung, S. 33).

Artikel 26

Finanzierung der Ausgaben

1. Dieser Artikel ersetzt Artikel 11 COTIF 1980. Die damalige Beitragsregelung, die ausschließlich auf die Länge der eingetragenen Linien abgestellt war, trug den sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verhältnissen in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie der unterschiedlichen Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs für sie nicht hinreichend Rechnung. Deshalb war das Sekretariat in der Vergangenheit wiederholt gebeten worden, Alternativen zu untersuchen. Dies ist zwar geschehen, jedoch erwies sich nie eine der zahlreichen untersuchten Varianten als konsensfähig. Da das System der eingetragenen Linien nun aber wegfallen sollte, musste ein neues System geschaffen werden.
2. Die vom Revisionsausschuss angenommene Lösung stellt einen Kompromiss in Form einer „Paketlösung“ dar (s. Vorbemerkung zu Titel IV).
3. § 2 trägt der besonderen Situation der Staaten Rechnung, die aus praktischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht in der Lage sind, das COTIF und seine Anhänge, insbesondere die ER CIM, auf ihrer gesamten Eisenbahninfrastruktur an-

zuwenden. Die Möglichkeit, entsprechende Vorbehalte zu den ER CIV und ER CIM anzubringen, ist auf Staaten beschränkt, die dem COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 nach dessen Inkrafttreten beitreten und in denen das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) angewendet wird (s. Ziff. 8 der Bemerkungen zu Art. 1 CIV und Ziff. 26 der Bemerkungen zu Art. 1 CIM). Für diese Staaten wird nicht die Länge der gesamten Eisenbahninfrastruktur in Betracht gezogen, sondern nur die Länge der Eisenbahninfrastruktur, auf der Beförderungen nach den ER CIV und ER CIM stattfinden, ergänzt um die Länge der eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern. Auch die wirtschaftliche Leistungskraft (Schlüssel der UN) wird nur nach Maßgabe des Verhältnisses der Länge der Strecken, auf denen CIV- und CIM-Verkehr stattfindet, zur gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur, ergänzt um die Länge der eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern, berücksichtigt.

4. Die Möglichkeit, gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 zu erklären, einzelne Anhänge des Übereinkommens in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, wird dazu führen, dass die Tätigkeiten und damit die Ausgaben der OTIF nicht mehr alle Mitgliedstaaten in gleicher Weise betreffen und für sie von Nutzen sind. Deshalb sieht § 4 vor, dass der Teil der Ausgaben, die sich aus Tätigkeiten ergeben, die nur im Interesse eines Teils der Mitgliedstaaten durchgeführt werden, auch nur von diesen Mitgliedstaaten getragen wird, allerdings nach dem gleichen Schlüssel, wie er in § 1 vorgesehen ist. Die Entscheidung hinsichtlich der Zuordnung der Ausgaben obliegt dem Verwaltungsausschuss.
5. Um die Liquidität der OTIF zu sichern, sind die Beiträge für die laufende zweijährige Haushaltsperiode in Form einer Vorauszahlung künftig bereits bis zum 31. Oktober eines jeden der beiden Jahre, also in zwei Raten, zu entrichten (§ 5). Berechnungsgrundlage für die Vorauszahlung sind die in der vorangegangenen Zweijahresperiode endgültig geschuldeten Beiträge.
6. § 6 entspricht weitgehend Artikel 11 § 2 Abs. 1 COTIF 1980.
7. § 7 folgt Artikel 11 § 2 Abs. 2 COTIF 1980 mit den Änderungen, dass geschuldete Beiträge künftig bereits ab dem 1. Januar des Folgejahres zu verzinsen sind, und dass das Stimmrecht eines säumigen Staates bereits nach Ablauf eines Jahres, in dem sich der betreffende Staat in Verzug befindet, ausgesetzt wird.
8. Die §§ 8, 10 und 11 entsprechen, mit einigen redaktionellen Anpassungen, im Wesentlichen dem Artikel 11 §§ 3, 5 und 6 COTIF 1980. § 9 wurde gegenüber Artikel 11 § 4 COTIF 1980 wesentlich vereinfacht.

Artikel 27 **Rechnungsprüfung**

1. Das von der 2. Generalversammlung (17.-20.12.1990) beschlossene Zusatzmandat für die Rechnungsprüfung (s. Protokoll 1990), welches seit dem 1. Januar 1994 angewendet wird, wurde vollständig und inhaltlich unverändert in das Übereinkommen selbst integriert. Der Generalversammlung wird allerdings das Recht eingeräumt, ei-

nen anderen Mitgliedstaat als den Sitzstaat mit der Rechnungsprüfung zu betrauen (§ 1).

2. In seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) hat der Revisionsausschuss den Wortlaut dieses Artikels auf Vorschlag des Rechnungsprüfers erstmalig gekürzt (siehe Niederschrift, S. 12-14). §§ 3, 5, 6, 8 und 10 wurden gestrichen, weil sie Bestimmungen über die fachliche Durchführung der Rechnungsprüfung enthielten, für die sich möglicherweise Anpassungsbedarf ergibt, ohne jedoch eine aufwendige Befassung des Revisionsausschusses zu rechtfertigen. Diese Bestimmungen wurden in die Finanz- und Buchführungsordnung integriert und somit der unmittelbaren Kontrolle durch den Verwaltungsausschuss unterstellt, der in der Regel zweimal jährlich, jedenfalls aber wesentlich häufiger als der Revisionsausschuss zusammentritt.

Infolge der Streichungen und der Neunummerierung in Artikel 27 mussten die Verweise in den Artikeln 14 § 6 und 33 § 4 Buchst. a) des Übereinkommens angepasst werden.

Bei seiner 25. Tagung (25.-26.6.2014) hat der Revisionsausschuss schließlich beschlossen, die §§ 1, 3 und 5 des Artikels 27 beizubehalten und auf Empfehlung des Rechnungsprüfers einen neuen § 4 hinzuzufügen.

Infolge dieses Zusatzes, der neuen Streichungen und der Neunummerierung der in Artikel 27 verbleibenden Paragraphen mussten die Verweise in den Artikeln 14 § 6 und 33 § 4 Buchst. a) des Übereinkommens ein weiteres Mal angepasst werden.

Titel V Schiedsgerichtsbarkeit

Der Titel V (Art. 28 bis 32) über die Schiedsgerichtsbarkeit entspricht weitestgehend dem Titel III (Art. 12 bis 16) COTIF 1980. Artikel 28 § 2 (Art. 12 § 2 des COTIF 1980) wurde vereinfacht und auf Streitigkeiten über Anwendung und Auslegung anderer im Rahmen der OTIF ausgearbeiteter Übereinkommen (s. Art. 2 § 2) ausgedehnt.

Titel VI Änderung des Übereinkommens

Titel VI (Art. 33 bis 35) entspricht - allerdings mit wesentlichen Änderungen - dem Titel V (Art. 19 bis 21) COTIF 1980.

Artikel 33 Zuständigkeiten

1. Die Generalversammlung bleibt wie bisher für Änderungen des Übereinkommens selbst und seiner Anhänge zuständig, soweit Änderungen nicht ausdrücklich bestimmten Ausschüssen zugewiesen sind (§ 2). Darüber hinaus kann sie die Entscheidung über alle Änderungen, bei denen ein Sachzusammenhang mit Bestimmungen der Anhänge besteht, wie bisher an sich ziehen (§ 3) (Niederschrift 11. Tagung, S. 23).

2. Neu geschaffen wurde die Möglichkeit, dass ein Drittel der im Revisionsausschuss, im Fachausschuss RID oder im Fachausschuss für technische Fragen vertretenen Staaten verlangen kann, dass Änderungsanträge betreffend die Anhänge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden (Niederschrift 11. Tagung, S. 22).
3. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 hatte vorgesehen, die Zuständigkeit des Revisionsausschusses für Änderungen im sogenannten vereinfachten Verfahren auf alle Bestimmungen der ER CIV und der ER CIM sowie der neuen Anhänge D (ER CUV - Wagenrecht) und E (ER CUI - Nutzung der Eisenbahninfrastruktur) auszudehnen. Diese Kompetenzerweiterung sollte eine schnellere Anpassung sowohl des Transportrechtes als auch der beiden neu geschaffenen Anhänge an eingetretene wirtschaftliche und rechtliche Veränderungen erlauben. Darüber hinaus hatte der Entwurf des Sekretariates vorgesehen, dass die Beschlüsse der Generalversammlung nicht mehr zwingend einem Ratifikationsverfahren unterworfen werden sollten.
4. Bei den Beratungen des Revisionsausschusses stellte sich heraus, dass eine so weitgehende Vereinfachung des Revisionsverfahrens mit Rücksicht auf die Verfassungsrechtslage in zahlreichen Mitgliedstaaten weder für das Übereinkommen selbst noch für die Anhänge erreicht werden konnte (Niederschrift 11. Tagung, S. 19-28). Vom vereinfachten Verfahren der Änderung durch den Revisionsausschuss wurden die Bestimmungen über die Grundlagen der Haftung, über die Beweislast, über den Anwendungsbereich, über die Schadenersatzleistungen, über die Verjährung und das Erlöschen von Ansprüchen sowie über Gerichtsstandbestimmungen ausgenommen (Niederschrift 19. Tagung, S. 75/76; Niederschrift 21. Tagung, S. 36-38 und Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 48-51).
5. Hingegen wird der Revisionsausschuss zur Entscheidung über Änderungen einiger weniger Bestimmungen des Übereinkommens selbst, nämlich des Artikels 9 (Rechnungseinheit) und des Artikels 27 (Rechnungsprüfung), mit Ausnahme des § 1 (Übertragung der Rechnungsprüfung vom Sitzstaat auf einen anderen Staat), zuständig sein. Dies entspricht der Rechtslage des COTIF 1980.
6. Für die ER APTU und die ER ATMF (Anhänge F und G zum Übereinkommen) hielt sich der Revisionsausschuss bei seinen Beratungen an dieselben Grundsätze (s. Ziff. 4) wie bei den in Ziffer 3 und 4 genannten Einheitlichen Rechtsvorschriften. Zur Änderung der Anlagen der ER APTU wird hingegen der Fachausschuss für technische Fragen zuständig sein (§ 6).
7. Der Revisionsausschuss und ihm folgend die 5. Generalversammlung beschloss, dass der Fachausschuss RID nicht nur zur Entscheidung über die Anlage zum Anhang C, sondern auch zur Entscheidung über Anträge zur Änderung des Anhanges C selbst zuständig sein soll (Niederschrift 19. Tagung, S. 77; Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 7; s. im Übrigen auch die Bemerkung zu Art. 18 sowie Ziff. 10-16 der allgemeinen Bemerkungen zum RID).

Artikel 34

Beschlüsse der Generalversammlung

1. Artikel 34 stellt eine teilweise Abkehr vom System des Artikels 20 §§ 1 und 2 COTIF 1980 dar. Die Erfahrungen mit der Inkraftsetzung des COTIF vom 9. Mai 1980 - erst zum 1. Mai 1985 - und mit der Inkraftsetzung des Protokolls vom 20. Dezember 1990 - erst zum 1. November 1996 - rechtfertigen diese Änderung. Zwischen der Verabschiedung und dem Inkrafttreten lagen im ersten Fall fast fünf, im zweiten Fall fast sechs Jahre, weil die erforderliche Zahl von Ratifikationen, Annahmen oder Genehmigungen in kürzerer Frist nicht erreicht wurde.
2. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 hatte ein automatisches Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens für die Staaten vorgesehen, die nicht vor Ablauf einer für das Inkrafttreten vorgesehenen Frist ausdrücklich erklären, dass sie den Änderungen nicht zustimmen. Eine so weit gehende Vereinfachung des Revisionsverfahrens bei Beschlüssen der Generalversammlung erwies sich jedoch als nicht mehrheitsfähig (Niederschrift 11. Tagung, S. 23/24; Niederschrift 4. Generalversammlung, S. 58/59; Leitlinie 8.1; Niederschrift 14. Tagung S. 67-69; Niederschrift 21. Tagung, S. 41/42). Angenommen wurde schließlich eine Lösung, wonach die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst zwölf Monate nach der Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft treten mit Ausnahme derjenigen, die erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen (§ 2). Bei von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge genügt die Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten. Die Frist von 12 Monaten ist die gleiche (§ 3).
3. Neu geschaffen wurde die Möglichkeit, dass die Generalversammlung bei der Beschlussfassung über eine Änderung feststellen kann, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass Staaten, die solche Änderungen nicht annehmen können, aus der Organisation ausscheiden müssen (§ 6). Die bisher in Artikel 20 § 3 COTIF 1980 vorgesehene Rechtsfolge der Aussetzung der Anwendung von einheitlichen Rechtsvorschriften wurde beibehalten, soweit Beschlüsse der Generalversammlung Anhänge zum Übereinkommen betreffen (§ 7). Beide Rechtsfolgen dienen der Aufrechterhaltung der Rechtseinheit im internationalen Eisenbahnverkehr (Niederschrift 21. Tagung, S. 44-46). Dies stellt zwar keine Ideallösung dar, jedoch wird eine Rechtsunsicherheit, wie sie im internationalen Luftverkehr auf Grund der unterschiedlichen in Kraft befindlichen Fassungen des Warschauer Abkommens herrscht, vermieden.

Artikel 35

Beschlüsse der Ausschüsse

1. Artikel 35 entspricht im Wesentlichen dem Artikel 21 COTIF 1980. Die Frist von zwölf Monaten für das Inkrafttreten von Beschlüssen des Revisionsausschusses wurde beibehalten (Niederschrift 11. Tagung, S. 26), die Frist für das Inkrafttreten von Beschlüssen des Fachausschusses RID hingegen auf sechs Monate verkürzt und damit an die Fristen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) angeglichen (Niederschrift 11. Ta-

gung, S. 24/25; Niederschrift 4. Generalversammlung S. 60; Leitlinie 8.5; Niederschrift 21. Tagung, S. 43).

2. Neu geschaffen wurde § 6, der verhindern soll, dass z. B. Staaten, die erklärt haben, einen Anhang in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden, oder Staaten, die auf Grund von Zahlungsverzug über kein Stimmrecht verfügen (Art. 26 § 7), oder Staaten, deren Mitgliedschaft gemäß Artikel 40 § 4 ruht, das Inkrafttreten von Beschlüssen der Ausschüsse beeinflussen können. Die vom Revisionsausschuss beschlossene Fassung wurde von der 5. Generalversammlung im Interesse der Rechtsklarheit überarbeitet und ergänzt (Niederschrift, S. 53/54).
3. Die 5. Generalversammlung modifizierte die Rechtsfolge der Aussetzung der Anwendung des ganzen Anhanges F im Fall von Widersprüchen gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift, indem nur die Anwendung dieser Norm oder Vorschrift ausgesetzt wird (§ 4 Satz 3) (Niederschrift, S. 53/54).

Titel VII Schlussbestimmungen

Artikel 36 Depositär

1. Artikel 36 entspricht in etwa Artikel 26 COTIF 1980. Jedoch sollen die Aufgaben des Depositars von der Organisation selbst, das heißt ihrem Exekutivorgan, dem Generalsekretär, ausgeübt werden. Dies ist auch bei anderen internationalen Organisationen üblich (s. auch die Bemerkungen zu Art. 2 Protokoll 1999).
2. Anstelle einer detaillierten Aufzählung der Aufgaben des Depositars, wie sie Artikel 26 COTIF 1980 vorsieht, wird generell auf Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge verwiesen (§ 1).
3. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass selbst bei einer relativ „unpolitischen“ Organisation wie der OTIF im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Depositär schwierige Rechtsfragen auftreten können. § 2 sieht daher Möglichkeiten vor, allfällige Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Depositär beizulegen.

Artikel 37 Beitritt zum Übereinkommen

1. Artikel 37 entspricht weitgehend Artikel 23 COTIF 1980, jedoch wird nicht zwischen Beitritten nach Unterzeichnung, aber vor Inkraftsetzung des „neuen“, das heißt durch das Protokoll 1999 geänderten Übereinkommens, und Beitritten nach seiner Inkraftsetzung differenziert. Beitritte vor Inkrafttreten des Protokolls 1999 und des geänderten Übereinkommens beziehen sich auf das COTIF 1980 und richten sich nach seinem Artikel 23. Siehe im Übrigen die Bemerkungen zu Artikel 4 des Protokolls 1999.
2. Grundsätzlich soll der Beitritt zum COTIF und damit zur Organisation allen Staaten offen stehen, auf deren Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird (§ 1).

Maßgeblich ist nicht, ob der betreffende Staat über eine „eigene“ Eisenbahn verfügt. Entscheidend für die Möglichkeit zum Beitritt soll auch nicht das Bestehen einer direkten Eisenbahnverbindung mit den heutigen Mitgliedstaaten sein. Denkbar wäre, und dies sollte möglich sein, dass Staaten wie beispielsweise Bangladesch, Indien und Pakistan (das dem COTIF 2013 beigetreten ist) dem COTIF beitreten. Diese drei Staaten könnten für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen ihren Staatsgebieten durchaus die ER CIV/CIM sowie das übrige Einheitsrecht anwenden. Das Gleiche würde für andere Staatengruppen in Nordamerika, Südamerika, Afrika und Asien gelten. Siehe im Übrigen Artikel 39 und die Bemerkungen hierzu.

3. Die OTIF könnte sich damit zu einer weltweit tätigen zwischenstaatlichen Organisation auf dem Eisenbahnsektor entwickeln, vergleichbar der ICAO und der IMO. Dies könnte von noch größerem Interesse und Bedeutung sein, wenn sich die OTIF über das reine Transportrecht hinaus verstärkt auch anderen Rechtsgebieten, die den internationalen Eisenbahnverkehr betreffen, widmen würde. Schließlich spricht der zunehmend internationale Intermodaltransport dafür, insbesondere bei der Beförderung gefährlicher Güter, ein weltweit geltendes Einheitsrecht für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu schaffen. Die OTIF bietet sich hierfür als die geeignete Organisation an. Auch der Internationale Eisenbahnverband (UIC) ist ein weltweit organisierter Verband der Eisenbahnen (Unternehmen).
4. Die §§ 2 bis 5 entsprechen den §§ 2 und 3 des Artikels 23 COTIF 1980, wobei die Voraussetzungen für das Wirksamwerden eines Beitritts vereinfacht werden (§ 3). Auf die derzeitige Doppelspurigkeit „Beitrittsantrag“ und „Hinterlegung einer Beitrittsurkunde nach Ablauf der Einspruchsfrist“ (Art. 23 § 2 Abs. 4 COTIF 1980) wird verzichtet.

Artikel 38

Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration

1. Einige Mitgliedstaaten der OTIF haben auf bestimmten Sachgebieten Hoheitsrechte (Rechtsetzung und Ausführung) auf die EU übertragen, die eine regionale Wirtschaftsgemeinschaft im Sinne des § 1 darstellt. Deshalb erschien es angezeigt, einer solchen supranationalen Organisation die Möglichkeit zu eröffnen, Mitglied der OTIF zu werden. Diesem Zweck diente Artikel 38 in der vom Revisionsausschuss beschlossenen Fassung (Niederschrift 14. Tagung, S. 75/76; Niederschrift 19. Tagung, S. 78). Sein Inhalt orientierte sich an Artikel 22 Abs. 3 des Entwurfes des ECE-Übereinkommens für ein internationales Zolltransitregime für mit der Eisenbahn beförderte Güter (Dok. TRANS/WP.30/R.141). Auf Anregung der Europäischen Kommission, die von Deutschland als Antrag übernommen wurde, änderte die 5. Generalversammlung den vom Revisionsausschuss beschlossenen Text grundlegend ab. Artikel 38 sieht demzufolge die Möglichkeit eines Voll-Beitritts statt lediglich einer Assoziierung vor (Niederschrift, S. 52-54). Infolge der Aktivitäten der OTIF auf dem Gebiet der ER APTU erschien der Beitritt der EU angemessen.
2. Die Bedingungen für einen Beitritt sind zwischen der regionalen Organisation und der OTIF zu vereinbaren. Zuständiges Organ der OTIF für die Billigung der Vereinbarung ist die Generalversammlung (Art. 14 § 2 Buchst. n).

3. Die §§ 2 und 3 regeln den Umfang der Rechtsausübung durch die regionale Organisation an Stelle der einzelnen Mitgliedstaaten beziehungsweise durch die Mitgliedstaaten selbst. § 4 regelt die Beendigung der Mitgliedschaft. Beigetretene regionale Organisationen sind den Mitgliedstaaten gleichgestellt.
4. Nach langen Verhandlungen wurde die Vereinbarung zwischen EU und OTIF über einen Beitritt der EU zum COTIF vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 am 23. Juni 2011 in Bern unterzeichnet. Sie ist am 1. Juli 2011 in Kraft getreten.

Artikel 39 Assoziierte Mitglieder

1. Das COTIF 1980 sah nur eine Form der Mitgliedschaft von Staaten vor, und zwar die mit vollen Rechten und Pflichten. Zu den „Pflichten“ zählt die Anwendung der Anhänge im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (COTIF 1980: CIV und CIM; COTIF in der Fassung des Protokolls 1999: mindestens einen der Anhänge, vgl. Art. 42 § 1). Es ist jedoch vorstellbar, dass Staaten an der Arbeit der OTIF interessiert sind und sich daran beteiligen möchten, ohne zunächst jedoch durch einen Beitritt gemäß Artikel 37 alle Rechte und Pflichten übernehmen zu wollen. Deshalb ist es sinnvoll, eine abgestufte Mitgliedschaft in Form einer Assoziierung vorzusehen, wie sie z. B. auch andere internationale Organisationen und Verbände kennen (Konferenz der Europäischen Verkehrsminister - CEMT, UIC). Eine solche Mitgliedschaft in Form einer Assoziierung könnte einen späteren Voll-Beitritt des betreffenden Staates erleichtern. In Betracht kämen z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika, Indien und andere Staaten, deren Eisenbahnen internationale Verkehre durchführen. Jordanien ist 2010 erstes assoziiertes Mitglied der Organisation geworden.
2. § 2 regelt die Beitragspflicht und beschränkt für assoziierte Mitglieder gewisse Teilnahmerechte.

Artikel 40 Ruhen der Mitgliedschaft

Diese Bestimmungen gehen zurück auf eine Anregung des Zentralamtes, um die Lücke zwischen aktiver Mitgliedschaft mit vollen Rechten und Pflichten einerseits und der Kündigung des Übereinkommens andererseits zu schließen (s. Dok. Rev. 13/2.33a vom 15.10.1997 und Niederschrift 14. Tagung, S. 76-78).

Artikel 41 Kündigung des Übereinkommens

Artikel 41 entspricht Artikel 25 COTIF 1980. Wegen der Möglichkeit, dass ein Staat erklärt, einzelne Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Art. 42 § 1 Satz 1), wurde davon abgesehen, auch die Möglichkeit zur Kündigung eines oder mehrerer Anhänge vorzusehen (Niederschrift 21. Tagung, S. 55).

Artikel 42
Erklärungen und Vorbehalte zum Übereinkommen

1. § 1 lässt Vorbehalte und Erklärungen in zweierlei Form zu: Vorbehalte und Erklärungen, einzelne Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, sowie Vorbehalte und Erklärungen, einzelne Bestimmungen des Übereinkommens selbst oder seiner Anhänge nicht anzuwenden. Vorbehalte und Erklärungen der zweiten Art sind jedoch nur zulässig, wenn dies ausdrücklich vorgesehen ist. Insofern entspricht § 1 dem Artikel 27 COTIF 1980. Die Differenzierung zwischen Vorbehalten und Erklärungen ist orientiert an dem Zeitpunkt, an dem sie eingelegt oder abgegeben werden können: Vorbehalte nur zu bestimmten Zeitpunkten, Erklärungen jederzeit.
2. Die Möglichkeit von Vorbehalten und Erklärungen gemäß § 1 Satz 2, einzelne Bestimmungen nicht anzuwenden, ist vorgesehen in
 - Artikel 28 § 3 COTIF hinsichtlich der Schiedsgerichtsbarkeit,
 - Artikel 1 § 6 CIV für SMPS-Vertragsstaaten, nämlich die ER CIV nur auf Beförderungen auf einem Teil der in ihrem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden,
 - Artikel 1 § 6 CIM für SMGS-Vertragsstaaten, nämlich die ER CIM nur auf Beförderungen auf einem Teil der in ihrem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden,
 - Artikel 2 CIV hinsichtlich der Nichtanwendung sämtlicher Bestimmungen der ER CIV über die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden, die Angehörige des Staates sind, der die Erklärung abgegeben hat, oder die in diesem Staat ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben,
 - Artikel 2 CUI hinsichtlich der Nichtanwendung sämtlicher Bestimmungen über die Haftung bei Personenschäden, wenn sich das schädigende Ereignis auf dem Gebiet des Staates ereignet hat, der die Erklärung abgibt, und das Opfer Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat,
 - Artikel 9 APTU hinsichtlich der Anwendung von technischen Normen, die für verbindlich erklärt worden sind, und von einheitlichen technischen Vorschriften, die angenommen worden sind.

Artikel 43
Auflösung der Organisation

1. Obwohl die Frage einer Auflösung zum Revisionszeitpunkt des COTIF 1980 nicht aktuell war, schien es dem Revisionsausschuss zweckmäßig, angesichts der sehr unterschiedlichen Belastung der Mitgliedstaaten mit Beiträgen zur Finanzierung der Organisation hierfür eine klare Regelung, insbesondere für die allfällige Vermögensaufteilung, vorzusehen (Niederschrift 21. Tagung, S. 59).

2. Zuständig für einen Beschluss über die Auflösung der Organisation wäre die Generalversammlung, die einen solchen Beschluss gemäß Artikel 14 § 6 mit einer Mehrheit von zwei Dritteln fassen könnte. Einer allfälligen Übertragung ihrer verbliebenen Aufgaben an eine andere internationale Organisation müssten Verhandlungen mit dieser bzw. mit den betreffenden Mitgliedstaaten vorausgehen. Einzelheiten betreffend die Auflösung und eine allfällige Übertragung von verbliebenen Aufgaben, der Zeitpunkt des Wirksamwerdens usw. wären durch die Generalversammlung erst bei der Beschlussfassung über eine Auflösung festzulegen (Niederschrift 21. Tagung, S. 60).

Artikel 44 Übergangsregelung

Artikel 44 sieht vor, dass auf bestehende Verträge gemäß den ER CIV, ER CIM, ER CUV und ER CUI im Fall der Aussetzung der Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften (Art. 34 § 7 und Art. 35 § 4), im Fall der Kündigung des Übereinkommens (Art. 41) und bei Erklärungen, die betreffenden Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Art. 42 § 1 Satz 1), das zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltende Recht weiter anwendbar sein soll.

Artikel 45 Wortlaut des Übereinkommens

1. Die vorgeschlagene Ausweitung der Aufgaben und Tätigkeiten der OTIF, die zunehmende Bedeutung des Englischen auch im internationalen Eisenbahnverkehr sowie die Perspektive einer weltweiten Ausrichtung der OTIF ließen es zweckmäßig erscheinen, Englisch nicht nur als dritte Arbeitssprache der OTIF vorzusehen, sondern auch den Wortlaut des Übereinkommens in englischer Sprache abzufassen (s. im Übrigen Ziff. 5 der Bemerkungen zu Art. 1).
2. In der 5. Generalversammlung stellten Deutschland und die Slowakei den Antrag, den Vorrang der französischen Fassung des Übereinkommens vor der deutschen und der englischen Fassung im Falle von Abweichungen (§ 1 Satz 2) zu streichen. Es wurden folgende Argumente vorgetragen:
 - die internationale Übung; bei in mehreren Sprachen abgefassten internationalen Übereinkommen wird keiner Sprache für den Fall von Abweichungen ein Vorrang eingeräumt;
 - alle drei sprachlichen Fassungen sind authentische Texte;
 - die Übersetzungen in andere Sprachen, z. B. in die slowakische, muss auf der Grundlage aller drei sprachlichen Fassungen möglich sein;
 - die Ausgangstexte für die neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften wurden zunächst in deutscher Sprache abgefasst; bei der französischen Fassung handelt es sich größtenteils um Übersetzungen;
 - es kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei festgestellten Abweichungen die französische Fassung maßgebend ist, obwohl sie möglicherweise unrichtig ist.

Die Anträge verfehlten nur knapp die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit (Niederschrift, S. 58/59 und 178).

3. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 hatte amtliche Übersetzungen des Übereinkommens lediglich in arabischer und russischer Sprache und aus Kostengründen den Verzicht auf amtliche Übersetzungen in die italienische und die niederländische Sprache vorgesehen (s. Ziff. 36.1 der Erläuterungen in Anlage IV zum Rundschreiben vom 30.8.1996, A 50-00/517.96). Der Revisionsausschuss sprach sich mit einer relativ geringen Mehrheit zunächst dafür aus, sich hinsichtlich der amtlichen Texte auf die Arbeitssprachen der Organisation zu beschränken (Niederschrift 14. Tagung, S. 79/80).
4. Im Zusammenhang mit der Gesamtlösung für die Finanzierung der Ausgaben der Organisation kam die Frage der Übersetzungen erneut zur Sprache (Niederschrift 21. Tagung, S. 6). Der Revisionsausschuss und die 5. Generalversammlung nahmen schließlich die in § 2 vorgesehene Lösung an. Sofern eine Sprache Amtssprache im Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten der Organisation ist, besteht ein Interesse der betroffenen Mitgliedstaaten, dass ein und derselbe Text des Übereinkommens zur Verfügung steht. Den Großteil der mit der Übersetzung verbundenen Kosten (die eigentliche Übersetzungsarbeit) hätten die betroffenen Staaten zu tragen (Niederschrift 21. Tagung, S. 58). Bedeutung hat dieser Kompromiss für Belgien und die Niederlande (niederländisch), Italien und die Schweiz (italienisch), Algerien, Irak, Libanon, Marokko, Syrien und Tunesien (arabisch) sowie Schweden und Finnland (schwedisch). Er kann für Russland und Belarus (russisch) Bedeutung erlangen, wenn Belarus dem COTIF beitreten sollte.