

# OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Groupe de travail RU CUV  
Arbeitsgruppe ER CUV  
Working group CUV UR**

**CUV 1  
Sitzungsdokument 1  
11.10.2013**

Original : FR

## **1. Tagung**

Bemerkungen der CER zum Arbeitsdokument der OTIF

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

### Bemerkungen zum Entwurf der CUV vom 12.09.2013

Die Idee, die CUV an die Entwicklung der Rechtstexte der EU und der OTIF und an die Einführung der ECM in der Richtlinie 2004/49/EG und in den ATMF anzupassen, ist gut.

Hier einige Kommentare und Vorschläge zur Diskussion.

1. Da es nicht häufig zu einer Änderung der CUV kommt (kommen sollte), wäre es nützlich, wenn anlässlich dieser Aktualisierung neben der ECM-Frage auch andere Probleme beseitigt werden könnten.
2. In den CUV ist nicht eindeutig festgelegt, wer den Vertrag mit dem oder den Eisenbahnverkehrsunternehmen (nachstehend „EVU“) unterzeichnet:
  - Aus Art. 1 geht nicht hervor, wer den Vertrag unterzeichnet.
  - Art. 3 besagt: „Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Art. 1 zur Verfügung stellt, hat [...] dafür zu sorgen, dass [...].“ Es gibt somit zahlreiche Möglichkeiten: Handelt es sich um den Halter, den Absender, der das Fahrzeug beim Halter ausgeliehen hat, um den Mieter eines Fahrzeugs, der weder Halter noch Absender ist, oder um eine weitere Person?
  - Wer ist der „Berechtigte“ in den Artikeln 6 und 12? Wer verleiht ihm dieses Recht?
  - Der Halter taucht erst in Art. 8 auf (abgesehen von der Begriffsbestimmung in Art. 2 Buchst. c)), hier heißt es präzise in Buchst. b) „nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das *Vertragspartner des Halters* ist“.

Die Initiative der OTIF, in ihrem Vorschlag für den neuen Art. 11 in § 1 klar festzuschreiben, dass der Halter den in Art. 1 angesprochenen Vertrag unterzeichnet, ist vollkommen richtig.

Diese Klarstellung sollte konsequenterweise in den gesamten CUV angebracht werden.

3. Ein Detail zu Art. 2 Buchst. c): die Begriffsbestimmung des Halters ist (*in der englischen Fassung*) nicht ganz dieselbe wie diejenige in Art. 2 Buchst. n) ATMF!
  - CUV: „keeper“ means the person who, being the owner or having the right to *dispose of* it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
  - ATMF: “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to *use* it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;

Die Begriffsbestimmung der ATMF ist jünger aber falsch! Sie besagt, dass der Halter das Fahrzeug nutzt, wohingegen in den CUV nicht der Halter, sondern das EVU das Fahrzeug nutzt. Der Begriff „dispose of“ im Englischen ist nicht korrekt (= sich etwas entledigen) und es muss ein anderes Wort als „use“ verwendet werden. In der französischen Fassung ist das Wort „utiliser“ ebenfalls nicht korrekt, da es das

EVU ist, welches das Fahrzeug „nutzt“, der Ausdruck „il en ait le droit de disposition“ ist hingegen exakt.

4. Weiteres Detail: Buchst. b) in Art. 3 § 1 erscheint seltsam; entweder ist das EVU der Halter des Fahrzeugs, dann fällt es unter Buchst. a), oder es ist nicht der Halter und leiht das Fahrzeug für einen kurzen Zeitraum, warum sollte hier „gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingliedert ist“ verbindlich am Fahrzeug angeschrieben sein? Handelt es sich hier womöglich um eine verbliebene alte Formulierung?
5. Art. 7 schafft den EVU zahlreiche Probleme und sollte verbessert werden. In ihren Änderungsvorschlägen zum Antrag der EK betreffend den technischen Teil des 4. Eisenbahnpakets und insbesondere zur Revision der Sicherheitsrichtlinie hat die GEB erheblich darauf gedrängt, dass die Aufgaben und Pflichten der einzelnen für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständigen Akteure klarer definiert werden, ganz besonders diejenigen der EVU, der Halter und der ECM. Beim Ratstreffen vom 10. Oktober 2013 wurde eine neue Version von Art. 4 der Sicherheitsrichtlinie angenommen, die detaillierter auf die Rollen weiterer Akteure wie Halter und ECM eingeht. Zahlreiche Änderungen des Parlamentes gehen in dieselbe Richtung.
6. Art. 9 § 2 ist hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung zwar verständlich, in Bezug auf die strafrechtliche Haftung jedoch bizarr und gefährlich. Grund hierfür ist, das Art. 3 § 1 Buchst. b) der EU-Verordnung Nr. 1078/2012 folgendes bestimmt: *Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen [...] gewährleistet, dass auch die von seinen/ihren Auftragnehmern ergriffenen Maßnahmen zur Risikokontrolle entsprechend dieser Verordnung kontrolliert werden. Zu diesem Zweck ist das im Anhang festgelegte Kontrollverfahren anzuwenden, oder die Auftragnehmer sind durch vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung dieses Verfahrens zu verpflichten.*“

Es muss klar festgelegt sein, dass die EVU die Infrastrukturbetreiber der Netze, auf denen sie Ihre Züge betreiben, nicht zu kontrollieren haben!

Auch ein weiterer Punkt muss untersucht werden: Das Ausmaß und die Beschränkungen der zivilrechtlichen Haftung müssen für Halter und EVU in allen die Infrastrukturbetreiber betreffenden Fragen gleich sein; ebenfalls müssen sie für EVU und IB gleich sein, insoweit der Halter von den Schäden betroffen ist.

7. Neuer Artikel 11:
  - Warum ist hier nur von Güterwagen die Rede? Gemäß Art. 15 § 2 ATMF muss jedem Fahrzeug (also auch den Lokomotiven, Reisezugwagen, Elektro- und Dieseltriebwagen) eine ECM zugeteilt sein! Einzige Besonderheit der Güterwagen ist, dass ihre ECM in Übereinstimmung mit demselben Artikel und Paragraph zertifiziert sein muss. Vorschlag: Schaffung eines gemeinsamen Paragraphen für alle Fahrzeugtypen + eines gesonderten Paragraphen mit den Zusatzanforderungen für Güterwagen.
  - Satz 2 in § 1 ist unklar (zumal der Halter jedes Fahrzeugs registriert sein muss) und überflüssig, wenn die Begriffsbestimmung des Halters aus den ATMF mit den in § 3 dieser Note vorgeschlagenen Korrekturen übernommen wird.

- In § 2 scheint es seltsam, die *Verantwortung* für die Instandhaltung des Güterwagens dem Halter aufzuerlegen! Dies steht im Widerspruch mit Art. 15 § 2 ATMF: „Die ECM *gewährleistet* mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.“ Die Aufgaben (fälschlicherweise als Verantwortung bezeichnet) dürfen zwischen den verschiedenen Akteuren nicht vermischt werden. In Bezug auf die zivilrechtliche Haftung sind zwei Lösungen denkbar:
  - entweder ein Verweis auf Art. 9, der besagt, dass der Halter entweder selbst die ECM für das betreffende Fahrzeug sein kann, oder dass die gewählte ECM als eine der „anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen“ gilt, in diesem Fall wäre die Haftungsfrage geklärt: gegenüber dem EVU haftet der Halter somit für sich selbst und für das EVU (im Englischen „*liable*“ und nicht „*responsible*“);
  - oder die oben erwähnte Vorgehensweise eines zusätzlichen Artikels zu den Haftungsregeln zwischen Halter und ECM. Dies wäre komplexer aber ähnlich der für IB existierenden Regelung: gegenüber dem Halter gilt Art. 9 § 2 CUV, aber zwischen IB und EVU gelten die CUI.
- Satz 1 in § 3 erscheint seltsam: Die ECM erscheint im Fahrzeugregister (Art. 15 § 2 ATMF<sup>1</sup>) aber nicht im Vertrag zwischen EVU und Halter (Beispiel AVV).
- Alle sicherheitsbezogenen Aufgaben des Halters müssen aufgelistet sein. Einige Ideen hierzu: Der Halter beantragt die Registrierung eines Fahrzeugs im Fahrzeugregister und Änderungen am Registereintrag; er beschließt, entweder selbst als ECM zu fungieren oder eine andere Stelle als ECM zu bestimmen und mit dieser vor Betriebszulassung des Fahrzeugs einen Vertrag abzuschließen; er betreibt das Fahrzeug gemäß dessen Eigenschaften und den sicherheitsbezogenen Entscheidungen der ECM und der NSB/zuständigen Behörden. Er dient als Schnittstelle zwischen dem Absender oder Empfänger und der ECM und stellt so sicher, dass die relevanten Sicherheitsinformationen ausgetauscht werden.
- Es gilt festzuhalten, dass der sicherheitsbezogenen Informationsaustausch zwischen ECM und EVU<sup>2</sup> ein komplexes Problem darstellt:
  - Entsprechend den Vorschriften kennt das EVU dank Fahrzeugregister die ECM, aber die ECM weiß oft nicht, in den Zügen welches EVU die von ihr betreuten Fahrzeuge verkehren oder verkehren werden. Der Halter befindet sich oft in derselben Situation.
  - Wer macht was, wenn mehrere EVU an der Beförderung von A nach Z beteiligt sind? Der Satz „Er enthält zudem diese Pflichten für den Fall, dass auf ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgegriffen wird.“ ist sehr theoretisch.

---

<sup>1</sup> „[...] eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss.“

<sup>2</sup> Das EVU kennt dank dem Fahrzeugregister die ECM, aber die ECM weiß oft nicht, in den Zügen welches EVU die von ihr betreuten Fahrzeuge verkehren.

- Aus diesem Grund ist das Fahrzeugregister das einzige einfache Mittel zur Information der betroffenen EVU (die es konsultieren können). Selbstverständlich müssen diese Register, wie von der GEB gefordert, existieren und effektiv aktualisiert sowie allen EVU zugänglich sein. Verträge allein reichen nicht aus!
- Bei Güterwagen kann man nicht immer darauf verlassen, dass die ECM den Halter darüber informieren, wenn ihre Zertifizierungsstelle ihnen ihr Zertifikat entzogen hat, oder dass der Halter die EVU darüber informiert. Die sicherste Methode wäre: Zertifizierungsstelle => ERA oder OTIF => umgehende Aktualisierung des Fahrzeugregisters. Auch hier gibt es „schwarze Schafe“, die berücksichtigt werden müssen!
- § 4 muss geändert werden:
  - Der Vertrag ist keine hinreichende Garantie für das EVU, dass die ECM zertifiziert ist! Diese Rolle kommt dem Register der zertifizierten ECM und dem Fahrzeugregister zu! Diese Register müssen in diesem Paragraphen erwähnt werden, in Übereinstimmung mit Art. 13 ATMF (insbesondere § 4). Siehe auch die §§ 5.8, 10.3 und 10.4 der „Einheitlichen Rechtsvorschriften gemäß Artikel 15, § 2 – Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)“.
  - Der Satz „eine zertifizierte ECM [...], die in der Lage ist sicherzustellen, [...]“ ist seltsam. Art. 15 § 2 ATMF besagt: „Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.“ Es sollte besser ein Satz wie der in § 5.6 der oben erwähnten ER verwendet werden.
  - Warum spricht man hier nur von EVU? Die Infrastrukturbetreiber betreiben ebenfalls Züge mit Güterwagen (siehe § 2.3 der oben erwähnten ER).