

# 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 2/3  
21.1.2014**

Original: EN

## **2. Tagung**

Analyse der zur Revision der ER CUV erhaltenen Beiträge

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.



## ANALYSE DER ZUR REVISION DER ER CUV ERHALTENEN BEITRÄGE

In seinem Rundschreiben A 90-01/503.2013 vom 12. November 2013 hat das Sekretariat der OTIF den Bericht der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“, die am 17. Oktober 2013 in Bern stattgefunden hat, und einen neuen Vorschlag des Generalsekretärs der OTIF zur Klärung der Haftung des Halters vor dem Hintergrund der verschiedenen, bei der Arbeitsgruppe aufgeworfenen Fragen an die Mitgliedstaaten der OTIF und die dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen verschickt.

Nachstehend sind nun die Reaktionen aufgeführt, die die OTIF zu diesem neuen Vorschlag des Generalsekretärs aus Serbien, Frankreich, der Slowakei, der GD MOVE für die Europäische Kommission sowie von betroffenen *Stakeholdern* wie der Internationalen Privatwagen-Union (UIP), der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (GEB) und der Internationalen Vereinigung der Anschlussgleis-Benützer (IVA) erhalten hat.

### A - POSITIONEN DER STAATEN

#### 1. Position Serbiens

Serbien schlägt eine Änderung der Artikel 7 und 9 der ER CUV vor.

#### Artikel 7

#### Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

Aktueller Wortlaut	Vorgeschlagener Wortlaut
§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.	§ 1 <b>Der Halter auf Grund</b> eines Vertrages nach Artikel 1 haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, <b>sofern diese Schäden auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind.</b>
§ 2 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.	§ 2 <b>Er ist von dieser Haftung befreit, wenn er beweisen kann, dass der Mangel vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht wurde, welches den Wagen nutzt.</b>

**Begründung:** Die vorgeschlagene Änderung ähnelt dem Vorschlag des UIC für Artikel 7, ist jedoch nicht identisch. Serbien ist der Ansicht, dass „**Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat**“ niemand anderes als der **Halter** sein kann.

**Artikel 9**  
**Haftung für Bedienstete und andere Personen**

Vom Sekretariat vorgeschlagener Wortlaut	Von Serbien vorgeschlagener Wortlaut
<p><b>§ 3</b> Im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, gilt die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als Person, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.</p> <p>Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 eine ECM zu bestimmen und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.</p>	<p><b>§ 3</b> Im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, gilt die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als <i>Stelle</i>, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.</p> <p>Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 <i>alle</i> ECM zu bestimmen, <i>die den in seiner Obhut befindlichen Wagen zugeteilt sind</i>, und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.</p> <p><i>Der Halter ist verpflichtet, seinen Vertragspartner gemäß Artikel 1 über jede signifikante Änderung am Status der bestimmten ECM zu informieren. Eine signifikante Änderung liegt vor, wenn die ECM gemäß Artikel 5 der ATMF-Anlage A geändert wird.</i></p>

**Begründung:** In der vorgeschlagenen Änderung wird das Wort „Person“ durch das passendere Wort „Stelle“ ersetzt.

In Artikel 2 der CUV (Anhang D zum Übereinkommen) wird in der Begriffsbestimmung der ECM das Wort „Stelle“ zur Beschreibung der Funktion der ECM verwendet.

Ein Halter kann Verträge mit einer oder mehreren ECM haben und muss sie daher alle in dem Vertrag gemäß Artikel 1 bestimmen.

Er muss verpflichtet sein, seine Vertragspartner über Änderungen an der ECM zu informieren, da nicht darauf gezählt werden kann, dass die ECM selbst die für die Registrierung zuständige Stelle informiert, wenn das ECM-Zertifikat von der Zertifizierungsstelle aufgehoben oder wenn das NVR nicht korrekt aktualisiert wurde.

## **Kommentare des Sekretariates der OTIF**

Bei Artikel 7 schließt sich Serbien einem ersten Vorschlag des UIC in der Arbeitsgruppe an. Da die einzige Person, die den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen kann, der „Halter“ ist, wird vorgeschlagen, diesen zu Beginn von Absatz 1 in Artikel 7 zu integrieren und ihm die direkte Haftung für vom Wagen verursachte Schäden, wenn diese auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind, aufzuerlegen.

Wie bereits in der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe bleibt das Sekretariat bezüglich dieses Vorschlags skeptisch. Im aktuellen Wortlaut handelt es sich dabei um eine nicht zwingende Zusatzregel, die die Parteien beschließen können, nicht anzuwenden. Das Sekretariat schließt sich insofern dem Vorschlag Frankreichs an, mit einer möglichen Änderung auf das Ergebnis der internen Arbeiten am AVV 2014 zu warten.

In Artikel 9 der ER CUV schlägt Serbien vor, das Wort „Person“ durch das Wort „Stelle“ zu ersetzen. Diese Änderung hätte aus Sicht des Sekretariates den Nachteil, für die ECM eine Formulierung einzuführen, die von derjenigen für die Infrastrukturbetreiber (§ 2 in Artikel 9) abweicht.

Serbien schlägt in § 3 einen zusätzlichen dritten Absatz vor mit den detaillierten Informationen betreffend am Wagen vorgenommenen signifikanten Änderungen (wie die Sicherheit des Wagens beeinflussende Zwischenfälle und Unfälle), die der Halter dem Eisenbahnunternehmen und allen an einem Verwendungsvertrag beteiligten Parteien liefern muss. Diese Informationen sind in den ATMF beschrieben und nach Ansicht des Sekretariates bereits im zweiten Absatz in § 3 des Artikels 9 abgedeckt.

Zudem wird ein alternativer Wortlaut für den zweiten Absatz vorgeschlagen, der in die gleiche Richtung geht wie der Vorschlag der GEB (B- 1 dieses Dokuments). Dieser Punkt sollte während der Sitzung der Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der praktischen Aspekte der tatsächlichen Verträge diskutiert werden.

## **2. Position Frankreichs**

### **Kommentare Frankreichs**

Die französischen Behörden sind u.a. der Ansicht, dass die Bestimmungen der CUV mit der Aufteilung der Pflichten und daraus resultierenden Haftung der Wagenhalter, für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und Eisenbahnunternehmen aus der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 vom 10. Mai 2011 und aus Artikel 15 § 2 ATMF im Einklang stehen müssen. Demzufolge liegt die Pflicht, für einen sicheren Betrieb des Wagen zu sorgen, bei der vom Wagenhalter gewählten ECM und nicht beim Eisenbahnunternehmen.

Aus der Sicht Frankreichs hat der aktuelle Wortlaut des Artikels 7 der CUV zu mit den Vorschriften wenig kompatiblen Auslegungen in der Rechtsprechung geführt, wobei die gesamte Beweislast eines Materialmangels dem Eisenbahnunternehmen auferlegt wurde. Dies mindert den Nutzen der zuvor erwähnten konventionellen Bestimmungen insofern, als es bewirken kann, dass – Ausnahmefälle vorbehalten – das Eisenbahnunternehmen allein gewährleisten muss, dass der Zustand des Rollmaterials einen sicheren Betrieb erlaubt.

Frankreich zufolge sollte in Artikel 7 Anhang D die die Haftung der Parteien auslösenden Umstände u.a. durch die die Begriffe „Ursache“ („*cause*“) und „Verschulden“ („*faute*“)

genauer präzisiert werden, um die Pflichtenverteilung der europäischen Texte besser widerzuspiegeln.

Die französischen Behörden haben zur Kenntnis genommen, dass für Anfang 2014 Arbeiten am Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) zwischen den im AVV zusammengefassten Haltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen sind, mit dem Ziel, vor Ende März 2014 die Haftungsbedingungen der einzelnen Vertragsparteien zu klären. Im günstigsten Falle einer Einigung des Sektors entsprechend den oben genannten Grundsätzen, wäre eine einfache Anpassung der CUV ausreichend, bei der nur einzelne Aspekte der Begriffsbestimmungen bezüglich der Akteure zu präzisieren wären, um die CUV mit den anderen Anhängen in Einklang zu bringen.

Gleichermaßen befürwortet Frankreich eine Klärung und Uniformisierung des Begriffs des Halters in den verschiedenen Anhängen des COTIF. Seiner Ansicht nach sollten die verschiedenen Akteure um folgende Begriffe gruppiert werden: der Halter betreibt den Wagen, das Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt den Zug, und die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) agiert als Erfüllungsgehilfin des Halters.

### Vorschlag Frankreichs

Frankreich schlägt folgende Neuformulierung der Buchstaben a), c) und d) des Artikels 2 der ER CUV vor:

Vom Sekretariat vorgeschlagener Wortlaut	Von Frankreich vorgeschlagener Wortlaut
<p>a) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;</p>	<p>a) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das <b>zum <i>Betreiben eines Zuges</i></b> zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;</p>
<p>c) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;</p>	<p>c) „Halter“ die <i>natürliche oder juristische</i> Person, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;</p>
<p>d) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle gemäß Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF;</p>	<p>d) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle gemäß Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF.</p>

Die vom Sekretariat der OTIF für die §§ 3 und 4 des Artikels 9 vorgeschlagenen Änderungen können bei Berücksichtigung der aktuell laufenden Diskussionen zu den ATMF (**Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird**) unterstützt werden.

### Kommentare des Sekretariates der OTIF

Frankreich macht berechtigterweise darauf aufmerksam, dass die Haftungsbedingungen in Artikel 7 zunächst im Rahmen der AVV-Arbeitsgruppe genauer untersucht werden müssen.

In Bezug auf die Änderung der Begriffsbestimmungen, würde das Sekretariat eine Homogenisierung zumindest für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter befürworten: Der Vorschlag Frankreichs würde zu CUV-spezifischen Begriffsbestimmungen führen, was das Sekretariat nicht unterstützt.

Betreffend Artikel 9 teilt Frankreich den Standpunkt des Sekretariates und stimmt den vorgeschlagenen Texten augenscheinlich zu.

### 3. Position der Slowakei

#### Änderung des Artikels 7 CUV

Die Slowakei schlägt folgende Änderung in den §§ 1 und 2 des Artikels 7 über die Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden, vor:

Aktueller Wortlaut	Vorgeschlagener Wortlaut
§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.	§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den <b>Wagen verursachten Schäden, sofern diese Schäden auf einen Mangel am Wagen zurückzuführen sind.</b>
§ 2 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.	§ 2 <b>Er ist von dieser Haftung befreit, wenn er beweisen kann, dass der Mangel vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht wurde.</b>

### Kommentare des Sekretariates der OTIF

Aufgrund der Tatsache, dass die Slowakei sich erst am Tag vor der Arbeitsgruppensitzung vom 17. Oktober an die OTIF gewandt hatte, hat die Arbeitsgruppe diese Frage aus Zeitmangel bis zur nächsten Arbeitsgruppensitzung offen gelassen, um den Delegationen genügend Zeit zur Prüfung der Frage zu geben.

Dieser Vorschlag ist demjenigen Serbiens sehr ähnlich und das Sekretariat hat daher dieselben Bedenken.

## B – POSITIONEN DER STAKEHOLDER

### 1. Position der GEB

- In Bezug auf **Artikel 2 c)** verweist die GEB auf ihre Bemerkung zu § 3 vom 12.9.2013. Die GEB schlägt zumindest für die französische Fassung vor, den Wortlaut der Richtlinie 2008/57/EG zu verwenden, da im Rahmen der CUV das Eisenbahnverkehrsunternehmen (und nicht der Halter) den Wagen verwendet:

„Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst **Verfügungsberechtigte** das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

- In Bezug auf **Artikel 3 § 1** verweist die GEB auf ihre Bemerkung aus ihrem Dokument vom 12.9.2013 (§ 2). Im Sinne größerer Klarheit schlägt die GEB vor „Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt“ zu ersetzen durch „Der Halter, der einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt“.

Darüber hinaus schlägt die GEB vor, Buchstabe b) mit folgendem Wortlaut zu streichen:

- b) gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingliedert ist;

- In Bezug auf **Artikel 7** unterstützt die GEB den von der Slowakei bei der letzten Sitzung eingereichten Vorschlag.
- In **Artikel 9 § 3** ist der erste Absatz sehr zutreffend, der zweite jedoch nicht exakt, da die ECM im Vertrag nicht bezeichnet ist. Nach EU- und OTIF-Recht ist die ECM im Fahrzeugregister (NVR innerhalb der EU) registriert. Dies ist wichtig, denn es hat scheinbar bereits mehrere schlechte Erfahrungen mit unehrlichen Haltern gegeben, die ECM angegeben haben, mit denen sie keinen Vertrag geschlossen hatten.

Die GEB schlägt daher folgenden Wortlaut vor:

Vom Sekretariat vorgeschlagener Wortlaut	Von der GEB vorgeschlagener Wortlaut
<p>§ 3 Im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, gilt die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als Person, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.</p> <p>Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 eine ECM zu bestimmen und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.</p>	<p>§ 3 Im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, gilt die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als <b>Stelle</b>, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.</p> <p>Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 <b>alle</b> ECM zu bestimmen, <b>die den in seiner Obhut befindlichen Wagen zugeteilt sind</b>, und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.</p> <p>Der Halter des Wagens ist verpflichtet:</p> <p>eine ECM zu bestimmen und in der in Artikel 13 ATMF gelisteten Datenbank zu registrieren;</p> <p>darauf zu achten, dass der Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATFM entspricht;</p> <p>sicherzustellen, dass die einem Wagen zugeteilte ECM gemäß den Bestimmungen der ATMF-Anlage „Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)“ zertifiziert ist und bleibt.</p>

### Kommentare des Sekretariates der OTIF

Betreffend Artikel 2 Buchst. c) kann sich das Sekretariat dem Vorschlag anschließen, möchte jedoch homogene Begriffsbestimmungen zwischen ATMF und CUV beibehalten.

Betreffend Artikel 3 vertritt das Sekretariat die Ansicht, dass es in der Tat gut wäre, aus der Ambiguität der Formulierung „Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt“ herauszukommen. Es muss klar aus dem Text hervor gehen, dass der Halter gemeint ist. Im Gegensatz dazu scheint die Streichung von Buchstabe b) unbegründet.

Betreffend Artikel 7 bleibt das Sekretariat genau wie bei den anderen Vorschlägen zu diesem Thema skeptisch.

Der Änderungsvorschlag des Generalsekretärs der OTIF zu Artikel 9 § 3 beinhaltet zwei Absätze mit ganz unterschiedlichem Inhalt. Der eine nimmt Bezug auf eine ECM als Person, auf deren Dienste der Halter für die Instandhaltung des Wagens zurückgreift, der andere verpflichtet den Halter dazu, eine ECM im Vertrag zu benennen und sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen ECM und Beförderer den Bestimmungen der ATMF entspricht.

Das Sekretariat unterstützt den Änderungsvorschlag der GEB betreffend den zweiten Absatz nicht: Denn es ist buchstäblich im Vertrag, wo die Tatsache, dass dem Wagen eine ECM zugeeignet ist, festgehalten wird. Die Eintragung im Register ist nur die Folge dessen und stellt keinesfalls einen Beweis für die tatsächliche Zuteilung der ECM dar. Die GEB kommt im Übrigen auch zu diesem Schluss, wenn sie schreibt: „denn es hat scheinbar bereits mehrere schlechte Erfahrungen mit unehrlichen Haltern gegeben, die ECM angegeben haben, mit denen sie keinen Vertrag geschlossen hatten.“

## 2. Position der UIP

Zu dem vom Sekretariat für **Artikel 2 Buchst. c)** vorgeschlagenen Text:

*„Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt*

Kommentare: Die UIP begrüßt die (teilweise) Angleichung der Begriffsbestimmung des „Halters“ an den jüngeren Wortlaut in Artikel 2 Buchst. n) ATMF, der auch dem in den Richtlinien der EU über Interoperabilität und Sicherheit und dem im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) verwendeten Wortlaut entspricht.

Zu dem vom Sekretariat für **Artikel 2 Buchst. e)** vorgeschlagenen Text:

*„für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle gemäß Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF*

Kommentare: Man müsste sich fragen, ob es kohärent ist, in den CUV eine Begriffsbestimmung der ECM zu geben, die nichts anderes als ein Verweis auf die Begriffsbestimmung in den ATMF ist, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Anwendungsbereiche der CUV und der ATMF nicht identisch sind. Diese Begriffsbestimmung hätte für die Staaten, die die CUV anwenden, die ATMF jedoch nicht (Frankreich, Norwegen, Slowakei, Spanien Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich), keinerlei Sinn.

Wenn man die Erwähnung der ECM in den CUV für notwendig hält, sollte der Begriff „ECM“ genereller bestimmt werden, um so gleichzeitig das auf den ATMF basierende ECM-Konzept und das ECM-Konzept des EU-Rechts zu integrieren.

Zu dem vom Sekretariat für **Artikel 9 § 3 Abs. 1** vorgeschlagenen Text:

*Im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, gilt die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als Person, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.*

Kommentare: Die UIP stimmt der grundsätzlichen Interpretation zu, wonach die ECM im Anwendungsbereich des Artikels 9 CUV als Erfüllungsgehilfin des Halters zu betrachten ist. Der vorgeschlagene Text beinhaltet eine mit Artikel 7.2 des AVV vergleichbare Auslegungsregel: „Für Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter eines Wagens als die für die Instandhaltung des Wagens zuständige Stelle angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.“

Folglich unterstützt die UIP die bei der 1.Tagung der Arbeitsgruppe vom 17. Oktober 2013 vorgeschlagene ähnliche Änderung: „Die vom Halter bestimmte für die Instandhaltung zuständige Stelle gilt als Person, derer sich der Halter für die Instandhaltung des Fahrzeugs bedient.“

Der neue Wortlaut des vorgeschlagenen Textes beschränkt jedoch die Anwendung der Bestimmung auf den Anwendungsbereich der ATMF. Für die UIP stellt sich daher die Frage, ob eine nicht auf den ATMF sondern einem identischen Konzept des EU-Rechts basierende ECM als Erfüllungsgehilfin des Halters angesehen werden sollte, und wenn nicht, warum?

Ziel einer Auslegungsregel sollte die Klärung von derartigen Fragen sein. Eine Auslegungsregel in den CUV, die beschränkt ist auf die gleichzeitige Anwendung der ATMF, trägt nicht nur nichts zur Klärung bei, sondern kann sogar noch Verwirrung stiften.

Zu dem vom Sekretariat für **Artikel 9 § 3 Abs. 2** vorgeschlagenen Text:

*Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 eine ECM zu bestimmen und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.*

Kommentare der UIP: In zahlreichen Fällen ist die im ersten Teil des Satzes geschaffene Pflicht des Halters, in jedem Verwendungsvertrag eine ECM zu bezeichnen, schlicht unmöglich.

Aufgrund der Tatsache, dass die Wagen Grenzen überqueren und oft zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgetauscht werden, können sie innerhalb ein und derselben Beförderungskette verschiedenen aufeinanderfolgenden Verwendungsverträgen unterliegen. Ob nun im Anwendungsbereich des AVV oder der CUV kommen diese individuellen Verwendungsverträge i.d.R. durch die einfache Aufnahme des Wagens in einen Zug zustande. Oft werden diese Verwendungsverträge weder ausgehandelt, noch in einem separaten Dokument festgehalten. Der Halter kann daher mitunter gar nicht wissen, welches EVU seinen Wagen verwendet, so dass er auch nicht die Möglichkeit hat, einen bestimmten Inhalt in den Verwendungsvertrag aufzunehmen.

Neben diesem praktischen Hindernis sollte man sich auch nach dem Zweck einer Identifizierung der ECM des Wagens in jedem Verwendungsvertrag gemäß CUV fragen.

Gemäß ATMF und EU-Recht muss für jeden Wagen eine ECM bestimmt und eingetragen sein, bevor ein Verwendungsvertrag geschlossen werden kann. Der Verwendungsvertrag würde daher nur den Inhalt eines öffentlichen Registers wiederholen: Die ECM muss bereits „bestimmt“ sein.

Die im zweiten Teil des Satzes erwähnte Pflicht des Halters, sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Vorschriften

der ATMF entspricht, ist nichts weiter als ein simpler Verweis auf die bereits anderswo festgehaltenen Pflichten des Halters. Auch hier ist dieser Verweis wieder auf die ATMF beschränkt.

Wenn auf eine Pflicht des öffentlichen Rechts außerhalb der CUV verwiesen werden soll, befürwortet die UIP einen generelleren Verweis ohne expliziten Bezug auf die ATMF oder sonstige Fundstellen von Pflichten des öffentlichen Rechts für die Wagenhalter oder EVU. Aus systemischer Sicht behandeln die CUV ausschließlich zivilrechtliche Pflichten der Vertragsparteien. Pflichten des öffentlichen Rechts sollten in die CUV nicht integriert werden und nach Ansicht der UIP ist auch kein Verweis darauf nötig.

### **Kommentare des Sekretariates der OTIF**

Der Änderungsantrag zu Artikel 9 § 3 des Sekretariates der OTIF wird von der UIP in Bezug auf den ersten Absatz unterstützt. In Bezug auf den zweiten Absatz wird ein Verweis auf die ATMF vor dem Hintergrund deren Nichtanwendung durch einige Staaten hinterfragt. Dessen ungeachtet sind die Bedenken der UIP womöglich bald gegenstandslos, da die EU-Mitgliedstaaten ihre Vorbehalte gegen die ER ATMF zurücknehmen.

Alternativ könnte ein expliziter Verweis auf die ATMF aber auch ersetzt werden durch eine erläuternde Bemerkung zur Klarstellung, dass diese Bestimmung sowohl für die Staaten, die die ATMF ratifiziert haben gelten, wie für diejenigen, die dies nicht getan haben.

Die UIP hält ein Vorgehen nach Artikel 9 § 3 Abs. 2 für schwierig und bringt an, dass sich in der Praxis die Bezeichnung der ECM aufgrund der Beförderungskette kompliziert gestalten, da Verträge einfach durch die Zustimmung zur Beförderung durch den Beförderer zustande kämen, und der Halter in der Mehrzahl der Fälle nicht wisse, welches Beförderungsunternehmen seinen Wagen verwende und daher nicht die Möglichkeit habe, dem Verwendungsvertrag auf Wunsch etwas hinzuzufügen.

Dieses Argument ist aus Sicht des Sekretariates unbegründet, zumal die Tatsache, dass der Wagen zwischen verschiedenen Akteuren ausgetauscht werden kann, bereits im AVV vorgesehen ist, wo die Angabe ausführlicher Informationen dazu verlangt wird. In Artikel 7.2 AVV heißt es dazu: „Der Halter hat den verwendenden EVU auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass die Instandhaltung seiner Wagen den geltenden Regelwerken entspricht.“

Die Bezeichnung der ECM im Vertrag scheint daher weder unangemessen, noch in übertriebenem Maße nachteilig, zumal dieser Verweis indirekt und erweiterbar sein kann (z.B. durch Verweis auf ein Register, wo der Halter für die Korrektheit der angegebenen Daten verantwortlich ist). Im Übrigen können die Haftungsbedingungen des Halters nur im Rahmen eines Vertrages klar bestimmt werden.

Gleiches gilt für den Informationsaustausch zwischen EVU und ECM, in der ECM-Verordnung und der entsprechenden ETV wird die vertragliche Lösung bevorzugt, in der ECM-Verordnung heißt es dazu in Artikel 5 § 3 „Im Anschluss an vertragliche Vereinbarungen kann ein Eisenbahnunternehmen für betriebliche Zwecke Informationen über die Instandhaltung eines Güterwagens anfordern. Die für die Instandhaltung des Güterwagens zuständige Stelle beantwortet solche Anfragen entweder unmittelbar oder über andere Vertragsparteien.“

Es besteht daher kein Anlass, in dem Vorschlag des Sekretariates eine Vermischung aus Bestimmungen des öffentlichen Rechts mit solchen des Privatrechts zu sehen. Ganz im Gegenteil, letztere lassen sich direkt aus dem Auftrag der CUV ableiten, welche eine, hauptsächlich aus Zusatzvorschriften bestehende Modellregelung bilden. Es handelt sich dabei also um ein Instrument des öffentlichen Rechts zur Regelung privatrechtlicher Verträge zwecks Harmonisierung der Anwendung des Rechts und Schaffung einer tatsächlichen Rechtssicherheit für die Nutzer.

Ein von der UIP vorgebrachtes Argument scheint jedoch schlüssig. Es ist für den Halter in der Tat mitunter schwierig sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und ECM den ATMF entspricht. Hier sei daran erinnert, dass der Vertrag diesen Informationsaustausch vorzusehen hat.

### 3. Position der IVA

Mit Befriedigung stellen wir fest, dass der vorliegende Entwurf den Beratungen der Arbeitsgruppe vom 17.10.2013 entspricht und eine gute Basis für die weitere Erörterung darstellt.

Das Hauptanliegen, die für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) in den ER CUV rechtlich korrekt zu erfassen, erscheint erfüllt. Ebenso befriedigt die EU- und ATMF-konforme Legaldefinition des Halters.

Ein grundlegendes Problem sehen wir bei der Regelung des Informationsaustausches, da die vorgeschlagene Lösung den Rechtscharakter der ER CUV verändern würde. Im Gegensatz zu den ER ATMF, die öffentliches Recht darstellen, sind die ER CUV internationales Zivilrecht, regeln also die vertragliche Beziehung zwischen Rechtspersonen (Eisenbahnunternehmen und Halter) auf gleicher Ebene. Die ER ATMF dagegen weisen hoheitlichen Charakter auf, sind für alle Rechtsunterworfenen kraft Gesetz verbindlich und gelten unabhängig von der Existenz und Ausgestaltung vertragsrechtlicher Beziehungen. Dieser grundlegende Unterschied zwischen ER CUV einerseits und ER ATMF andererseits ist weiterhin zu respektieren und zu pflegen, ansonsten die COTIF Gefahr läuft, ihre klare Struktur und Rechtslogik aufzugeben.

In Bezug auf die Legaldefinition "Halter" (Art. 2 lit. c CUV) ist die IVA der Ansicht, dass der vorgeschlagene Wortlaut in allen drei Sprachen demjenigen der ER ATMF entspricht (unter Weglassung des Satzteils betreffend Fahrzeugregister).

Im Französischen heisst es allerdings statt „comme moyen de transport“ „en tant que moyen de transport“. Ist dies ein Versehen oder gewollt?

Grössere Schwierigkeiten bereitet folgende, schon in den ER ATMF enthaltene Divergenz : Die Verfügungsberechtigung wird im Französischen mit „droit de l'utiliser" und im Englischen mit „right to use it" wiedergegeben. Diese Übersetzung ist zu schwach und zu eng. Ein einfaches Nutzungsrecht steht dem verwendenden Eisenbahnunternehmen zu und bildet just Gegenstand des Verwendungsvertrag gemäss Art. 1 ER CUV; keinesfalls kann und darf ein blosses Nutzungsrecht den Berechtigten schon zum Halter machen.

Die Übersetzung „droit de disposition" und „right to dispose of it" der geltenden ER CUV erscheint von daher zutreffender und korrekt. Für die englische Fassung und diesbezüglichen Vorbehalten ist darauf hinzuweisen, dass in der Rechtssprache „to dispose of it" auch „disponieren, umsetzen, veräussern, verfügen" bedeuten kann.

Überdies übersetzt Art. 18 CIM „Verfügungsrecht über das Gut“ ebenfalls mit „Right to dispose of the goods“.

Selbstverständlich sind diese terminologischen Fragen mit Blick und in Rücksicht auf die EU-Terminologie zu bearbeiten. Dort wird Verfügungsberechtigung im Französischen richtigerweise mit „droit de disposition“ übersetzt, während es im Englischen „right to use it“ heisst.

Da mit der Haltereigenschaft grosse haftungsrechtliche Konsequenzen verbunden sind und im Hinblick auf Art. 45 § 1 COTIF, wonach bei sprachlichen Differenzen allein der französische Wortlaut massgeblich ist, kommt einer einwandfreien und kohärenten COTIF-Terminologie erhebliche Bedeutung zu.

Betreffend die Legaldefinition "ECM" (Art. 2 lit. d) CUV empfiehlt es sich aus unserer Sicht, die Legaldefinition in Art. 2 lit. h) ATMF wortwörtlich zu übernehmen, also nicht „[...] die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle [...]“, sondern “[...] die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Wagens ist [...]“.

Betreffend die Erfüllungsgehilfenschaft der ECM (Art. 9 § 3 Abs. 1 CUV) halten wir wie eingangs erwähnt, die rechtliche Erfassung der ECM als Erfüllungsgehilfin des Halters für sachlich richtig und korrekt.

Allerdings erscheint die Einengung dieser Rechtskonstruktion auf ATMF-Länder weder zwingend noch sinnvoll. Bei Ereignissen in Ländern, in denen nur die ER CUV, nicht jedoch die ER ATMF zur Anwendung gelangen (zurzeit Frankreich, Monaco, Norwegen, Slowakei, Spanien, Tschechien und Vereinigtes Königreich) könnte dies zu grossen Rechtsunsicherheiten führen, steht doch nicht überall von vorneherein fest, ob die betreffenden Landesrechte die ECM als Dritten oder als Erfüllungsgehilfin qualifizieren. Für die Haftung des Halters bzw. für seine Entlastung ist diese Frage aber von entscheidender Bedeutung.

Rein orthographisch: kein Komma nach „[...] Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF [...]“.

Betreffend den Informationsaustausch (Art. 9 § 3 Abs. 2 CUV) erscheint uns, wie bereits dargelegt, diese Bestimmung insofern verfehlt, als sie den Rechtscharakter der ER CUV verändert und ihren guten Ruf als einwandfreie Gesetzgebung in Frage stellt.

Die Verpflichtung des Halters, eine ECM zu bestimmen und den Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, ist öffentlich-rechtlicher Natur und gehört ins einschlägige EU- und ATMF-Recht. Entsprechende Sicherheits- und Ordnungsvorschriften bilden keinen Grund, Gestaltungsvorschriften für vertragsrechtliche Beziehungen zu erlassen. Dies macht kein anderer Verkehrssektor, und auch der Eisenbahnsektor sollte sich davor hüten.

Die Begründung, Art. 15 § 2 ATMF sei unzureichend formuliert, darf nicht zu Eingriffen am falschen Objekt führen. Allenfalls erforderliche Präzisierungen oder Ergänzungen zum Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnunternehmen wären deshalb im EU- und/oder ATMF-Recht vorzunehmen. VAP/Cargorail/AIEP/IVA sind übrigens der Meinung, dass die (äquivalenten) Bestimmungen in Art. 5.2 der EU-Verordnung 445/2011 bzw. ATMF-Anlage A durchaus klar und umfassend sind, stipulieren sie doch explizit den Informationsaustausch zwischen allen am Instandhaltungsprozess Beteiligten und muss die

das Zertifikat beantragende ECM auf Basis der Bewertungskriterien des Anhangs III entsprechende Prozesse nachweisen können.

Ins Auge fassen könnte man eventuell die Möglichkeit, die ER CUV - analog zu Art. 2 CIM - zu ergänzen und eine Bestimmung einzufügen (z.B. zwischen Art. 2 und 3), die ganz generell auf öffentliches Recht verweist und solches (deklaratorisch) vorbehält. Dieser Stossrichtung stünden VAP/Cargorail/AIEP/IVA grundsätzlich positiv gegenüber.

### **Kommentare des Sekretariates der OTIF**

Die IVA stimmt dem Vorschlag des Sekretariates der OTIF betreffend den Wortlaut des Artikels 2 der ER CUV prinzipiell zu. Das Sekretariat wird selbstverständlich alles daransetzen, die Sprachfassungen der ER CUV dahingehend anzugleichen. Diese Aufgabe sollte man aber zu gegebener Zeit dem Redaktionsausschuss überlassen.

Die IVA hat recht damit, die ECM als Erfüllungsgehilfin des Halters zu betrachten.

Betreffend Artikel 9 teilen UIP und IVA dieselben Bedenken, die Position des Sekretariates bleibt somit auch dieselbe.

### **Anhänge**



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ  
Београд, Немањина бр. 6

OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	10.2013	

Central Office  
For International Carriage by Rail  
Secretary General  
F. Davenne  
Gryphenhübeliweg 30  
CH-3006 Bern  
Switzerland

**Subject:** Revision of CUV - Appendix D to the Convention – New proposal from OTIF (draft)

Dear Secretary General,

Thank you for sending working material of Working Group „ Revision of the CUV UR “ which we considered carefully.

In accordance with new proposal from OTIF – CUV- Appendix D to the Convention (draft) we propose to amend Article 7 and Article 9 as follows:

NB: amendments are shown in red bold text

## Article 7

### Liability for loss or damage caused by a vehicle

§ 1 The **keeper**, pursuant to a contract referred to in Article 1, shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle, **when the damage stems from the vehicle's defect.**

**§ 2 He is relieved of this liability if he proves that this defect was induced by the railway undertaking using the vehicle.**

**Justification:** this proposed amendment is in accordance with UIC proposal of Article 7 , but not completely. Our opinion is that “ **person who provide the vehicle for use as a means of transport**” can be only the keeper.

## Article 9

### Liability for servants and other **entities**

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other **entities** whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other **entities** are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as **entities** whose services the rail transport undertaking makes use of.

**§ 3 In the scope of application of the ATMF Uniform Rules, the entity in charge of maintenance (ECM) shall be regarded as **entity** whose services the keeper makes use of to maintain the vehicle.**

**It is the responsibility of the keeper to designate in the contract defined in Article 1 **all ECM's assigned to railway vehicles that he is in charge with and to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF.****

**It is responsibility of the keeper to inform contracting partner defined in Article 1 about every significant change regarding status of designated ECM. Significant change means that designated ECM is changed according to Article 5 of Annex A to the ATMF UR.**

§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

**Justification:** this proposed amendment is changed as follows:

- Word “ **person**” is replaced with much proper word “ **entity**”. When we talk about entity whose services they make use of for the performance of the contract, we never mean that it is a person, but some kind of legal entity or some other subject that is in charge of giving services.  
In Article 2 CUV - Appendix D to the Convention we have definition of ECM which uses word “ **entity**” when describes the role of ECM.
- Keeper can have contracts with one or many ECM's , so he has to designate them all in contract defined in Article 1.
- Keeper has to be responsible to inform contracting partner when ECM is changed, because we can not rely on keeper informing the registration entity when ECM certificate is revoked by certification body, or that NVR is updated properly. We have to think of black sheep and to well ensure that matter.

The safest way of informing about changed ECM would certainly be : certification body →ERA or OTIF→ quick update of the NVR. But it could be subject of revision of Annex A to the ATMF UR.

Best regards,

**Nataša Cerović**

Savetnik za analizu železničkog tržišta  
Direkcija za železnice  
tel: + 381 11 3616 852 mob: 063614392  
e-mail : [natasa.cerovic@raildir.gov.rs](mailto:natasa.cerovic@raildir.gov.rs)

Adviser for Railway Market Analyses  
Directorate for Railways  
tel: + 381 11 3616 852 mob: 063614392  
e-mail [natasa.cerovic@raildir.gov.rs](mailto:natasa.cerovic@raildir.gov.rs)

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Paris, le 07 JAN. 2014

Direction des services de transport  
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires

OTIF CORRESPONDANCE				
11 JAN. 2014				
A	90	01	1.2014	

Monsieur le Secrétaire Général,

Par courrier du 12 novembre 2013, vous nous avez demandé de vous communiquer nos remarques sur les dernières propositions de révision de l'appendice D de la COTIF (CUV – Contrats d'Utilisation de Véhicules en trafic international ferroviaire).

A titre liminaire, les Autorités françaises souhaitent souligner leur attachement aux principes d'une pleine inscription du droit OTIF dans la lettre et l'esprit du droit ferroviaire de l'Union européenne ainsi qu'à la cohérence du CUV avec les autres appendices de la COTIF,

Elles considèrent, notamment, que les stipulations du CUV doivent être compatibles avec la répartition des tâches, ainsi que des responsabilités qui en découlent, entre détenteurs de wagons, entités en charge de l'entretien (ECE) et entreprises ferroviaires découlant du règlement (UE) 445/2011 du 10 mai 2011 de la Commission concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et de l'article 15 § 2 de l'ATMF. Il résulte de ceux-ci qu'il revient à l'ECE choisi par le détenteur du véhicule, et non à l'entreprise ferroviaire, de garantir la circulation en sécurité de celui-ci.

Or il semblerait que la rédaction actuelle de l'article 7 du CUV ait donné lieu à des interprétations jurisprudentielles peu compatibles ces règles, en faisant porter l'intégralité de charge de la preuve d'un dysfonctionnement du matériel sur la seule entreprise ferroviaire. Cela réduit l'effet utile des dispositions conventionnelles précédemment mentionnées dès lors que cela peut conduire à faire garantir par la seule entreprise ferroviaire, sauf circonstance exceptionnelles, que le matériel roulant était bien apte à circuler en sécurité.

Nous estimons donc qu'il serait opportun que l'appendice D précise davantage, dans son article 7, les règles relative à l'engagement de responsabilité des parties, notamment via la notion de « cause » ou de « faute », afin de mieux refléter la répartition des tâches prévues par les textes européens.

Les Autorités françaises ont noté que des travaux auront lieu début 2014 sur le Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) entre les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire, regroupés au sein du GCU (General Contract of Use for wagons) afin de préciser, avant la fin du mois de mars 2014, le régime de responsabilité des différentes parties au contrat. Dans l'hypothèse favorable où le secteur parviendrait à un accord conforme aux principes énoncés ci-dessus, une simple adaptation du CUV pourrait suffirait à préciser des éléments de définition des intervenants, de manière à mettre le CUV en cohérence avec les autres appendices.

De même, nous sommes favorables à une clarification et à une uniformisation de la notion de détenteur au travers des différents appendices de la COTIF. Il nous apparaît que les obligations des différents acteurs devraient être axées autour des notions suivantes : le détenteur exploite le wagon, l'entreprise de transport ferroviaire exploite le train, et l'entité en charge de l'entretien (ECE) agit en tant que préposé du détenteur.

Aussi, nous proposons une reformulation des points a), c) et d) de l'article 2 RU-CUV, dans les termes suivants :

a) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à **exploiter un train pour le** transport des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci ;

c) « détenteur » désigne la personne **physique ou morale** qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule en tant que moyen de transport ;

d) « entité chargée de l'entretien » (ECE) désigne l'entité chargée de l'entretien d'un véhicule, définie à l'article 2 des Règles uniformes ATMF.

Enfin, les propositions de modification apportées par vos services aux § 3 et 4 de l'article 9 pourraient nous convenir, sous réserves des discussions actuellement en cours concernant l'ATMF (Admission Technique de Matériel Ferroviaire utilisé en trafic international).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma haute considération.

*Bien amicalement,*

Le Sous-Directeur



Benoît CHEVALIER

**Monsieur François DAVENNE  
Secrétaire Général de l'Organisation  
pour les Transports Internationaux Ferroviaires  
(OTIF)  
BERNE**

**MINISTERSTERIUM FÜR VERKEHR, AUSBAU  
UND REGIONALE ENTWICKLUNG  
DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK  
Sektion für Eisenbahnverkehr und Bahnen  
810 05 BRATISLAVA, Nám. Slobody č.6**

OTIF CORRESPONDANCE				
16 OCT. 2013				
A	90	01	5.2013	

Zentralamt  
für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Generaldirektor  
F. Davenne  
Gryppenhübeliweg 30  
CH-3006 Bern  
SCHWEIZ

Ihr Zeichen                      Unser Zeichen  
A 90-01/502.213      25424/213/C310-SŽDD/63848

Bearbeiter  
Ing. Galovič  
+421259494388  
jozef.galovic@mindop.sk

Bratislava, den  
16.10.2013

**Betr.**

Revision des Anhanges D (CUV) zum COTIF 1999 – Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Generaldirektor,

Vielen Dank für die Einladung zur Tagung der Arbeitsgruppe betreffend die Revision von CUV und die Sendung des Änderungsvorschlages erarbeiteten von der OTIF. Leider die Slowakei kann nicht an dieser Tagung teilnehmen.

Nach der Erörterung dieses Vorschlages mit den interessierten Eisenbahnunternehmen wir schlagen vor, Artikel 7 **Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden** § 1 und § 2 zu ändern wie folgt:

§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für den durch **den Wagen verursachten Schaden, sofern dieser Schaden auf einen Mangel am Wagen zurück zu führen ist.**

§ 2 Er ist von dieser Haftung befreit, wenn er beweist, dass dieser Mangel **durchein Verschulden des verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursacht wurde.**

**Begründung:** Dieser Änderungsvorschlag präzisiert die Verantwortlichkeit zwischen dem Halter und dem ausführenden Beförderer. Die eventuelle Ansprüche der ausführenden Beförderer against dem Infrastrukturbetreiber können gemäss des Anhanges E (CUI) zum COTIF 1999 geltendgemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Jiří Kubáček, CSc.  
Generaldirektor der Sektion  
für Eisenbahnverkehr und Bahnen

BA/ 16/12/2013

**CER remarks and proposals about the new CUV proposal dated 07/11/2013**

- Art. 2 c): Look at the remark done in the CER remarks (§3) of 12/09/2013 sent on 13/10/2013 20:21. In FR at least, CER proposes to use the words that are in Directive 2008/57/EC, because in the CUV, it is the rail transport undertaking (and not the keeper) which uses the vehicle:

«détenteur» désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de disposition sur celui-ci, exploite ledit véhicule en tant que moyen de transport »

- Art. 2 d): CER has no problem, but OTIF should have, as the definition of the ECM has disappeared in article 2 of ATMF. Look at its version 7 received on 09/12/2013 11:08. The new reference should be article 15 §2 of ATMF.

- Art. 3 §1:

- Look at the remark done in the CER remarks (§2) of 12/09/2013. To make the text clear, CER proposes to replace "the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1," by "the keeper who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1".
- CER proposes to delete b): look at the CER remarks (§4) of 12/09/2013.

- Art. 7: CER supported the UIC-CIT proposal made during the last meeting; a small editorial change should be included; this gives:

"CUV Article 7 Liability for damage caused by a vehicle

The keeper who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the damage caused by the vehicle insofar as the damage results from a defect on the vehicle.

He shall be relieved of his liability if he proves that this defect was caused by a fault of the rail transport undertaking to whom the vehicle has been provided for use as a means of transport".

As said during the last meeting, this topic is very important. UIC and UIP have discussions about this topic, in order to try and propose a consensual approach before end of April 2014.

- Art. 9 §3: The first sentence is very appropriate. But the second one is not accurate. In fact, the ECM is not designated in the contract (look for instance at the GCU, even if it covers less than 90% of the wagons used in the EU). According to the EU and OTIF laws, the ECM is designated in the Vehicle Register (NVR in the EU): today it is done through the definition of the ECM in ATMF article 2 h. In the draft version 07 of ATMF, it is done through article 15 §2. This is important; we have several bad experiences where some deceptive keepers designated as ECM entities which had no contract with them: through the vehicle registers, which can be consulted, the wrongly designated entities could react to the relevant registering entity in order to delete such wrong allocation of responsibilities. But the ECM has no knowledge of each contract of use and cannot have such eye on them. Therefore CER proposes to write:

"It is the responsibility of the keeper of the vehicle:

- to designate an ECM and to make it registered in the data bank listed in article 13 of ATMF,
- to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF
- and, for a freight wagon, to ascertain that this ECM is and remains certified according to the annex of ATMF "CERTIFICATION AND AUDITING OF ENTITIES IN CHARGE OF MAINTENANCE."

OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	8.2013	

OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	9.2013	



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

**To:**

- OTIF, Secretary General, F. Davenne

**Copy to:**

- UIP, Co-chairman JC GCU, S. Lohmeyer

Brussels, 16<sup>th</sup> December 2013

**OTIF Working group CUV UR**

**Comments re. new proposal dated 7<sup>th</sup> of November 2013**

Dear Mr. Davenne,

With reference to your new proposal dated 7<sup>th</sup> of November 2013 and transmitted by email on 15<sup>th</sup> of November 2013 for the 2<sup>nd</sup> session of Working Group CUV UR, please find UIP's comments below:

**Proposed text:** Article 2 c):

*"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*

**Comments UIP:** UIP welcomes the (partial) alignment of the wording of the definition of "keeper" with the more recent wording in Article 2 n) ATMF which is also consistent with the wording used in the EU Safety and Interoperability directives as well as with the wording used in the General Contract of Use for Wagons (GCU).



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

**Proposed text:** Article 2 e):

*"entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle defined in Article 2 of the ATMF Uniform Rules*

**Comments UIP:** In the view of UIP the question must be raised whether it makes sense to have a definition of ECM in the CUV which is just a reference to another definition in the ATMF, considering that the scope of application of CUV and ATMF is not identical. This definition will have no meaning for countries applying the CUV but not the ATMF (e.g. France, United Kingdom, Spain, Norway, Czech Republic and Slovakia).

If a mention of the ECM in the CUV is considered necessary at all, the term "ECM" should be defined in a more general way in order to include both ECMs based on ATMF and on the identical concept of ECM in the EU legislation.

**Proposed text:** Article 9 § 3, 1st sentence:

*In the scope of application of the ATMF Uniform Rules, the entity in charge of maintenance (ECM) shall be regarded as a person whose services the keeper makes use of to maintain the vehicle.*

**Comments UIP:** UIP agrees with the principal understanding that within the scope of Article 9 CUV the ECM is to be considered a servant of the keeper. The proposed text contains a rule of interpretation comparable to Article 7.2 of the GCU: "For the purposes of this contract and vis-à-vis the other signatories, the keeper is considered to be, and have the responsibilities of, the entity in charge of maintenance for the wagon."

UIP therefore supported the similar amendment proposed during the 1st session of the working group on 17th of October 2013: "The entity in charge of maintenance designated by the keeper shall be considered as a person whose services the keeper makes use of regarding his obligations concerning the vehicle."



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

However, the new wording of the proposed amendment now limits the application of the rule to the scope of application of ATMF. In UIP's views, this raises the question whether an ECM based not on ATMF but on the identical concept in the EU legislation should be considered a servant of the keeper or not, and if not, why.

A rule of interpretation should serve the purpose of providing clarification; a rule of interpretation in the CUV limited to the parallel application of the ATMF does not clarify but on the opposite potentially creates confusion.

**Proposed text:** Article 9 § 3, 2nd sentence:

*It is the responsibility of the keeper to designate in the contract defined in Article 1 an ECM and to ensure that the exchanges of information between the ECM and the railway undertaking are in conformity with the prescriptions of ATMF.*

**Comments UIP:** The obligation created for the keeper by the first part of the sentence – to designate an ECM for each individual contract of use – will be practically impossible to fulfil in many cases.

As freight wagons travel across borders and are frequently interchanged between Railway Undertakings (RUs), they can be subject to several successive contracts of use within one chain of transport. Whether within the scope of application of the GCU or just the CUV, such individual contracts of use are usually concluded by the mere fact of wagons being accepted in a train. There are regularly no individual negotiations and no individual documentation of the contracts of use. The keeper in many cases may not even have any knowledge of which RU uses his wagon and therefore may not have a chance to agree specific contents of the contract of use.

Apart from this practical obstacle the question must be asked which purpose a mandatory obligation to identify the ECM of a wagon in each individual contract of use under the CUV should serve?



Avenue Herrmann Debroux 15A  
B – 1160 Bruxelles  
Tél: +32-2-672 88 47  
Fax: +32-2-672 81 14  
e-mail: [tec.info@uiprail.org](mailto:tec.info@uiprail.org)

Under ATMF as well as EU rules each wagon has to have an ECM designated and registered before ever being entered into any contract of use. The contract of use would therefore only repeat the contents of a public register – the “designation” of the ECM must have happened before.

The obligation for the keeper mentioned in the second part of the sentence – to ensure exchanges of information between the ECM and RU are in conformity with ATMF – is in fact only a reference to obligations of the keeper already existing elsewhere. The reference is also again limited to ATMF.

If a reference to public law obligations outside of the CUV is to be considered, in the view of UIP this should be a more general one without specifically naming ATMF or other sources of public law obligations for wagon keepers or RUs. From a systematic point of view the CUV solely deals with the contractual obligations of the parties under civil law. Public law obligations should not be entered into the CUV and a reference to them in the view of UIP is not an urgent necessity.

UIP is looking forward to discussing the above in the 2<sup>nd</sup> session of the Working Group CUV scheduled for 28th of January 2014.

Yours sincerely,



Gilles Peterhans

**Secretary General**



www.cargorail.ch

Verlader Postfach · CH-8142 Uitikon/Zürich  
 Anschlussgleise Telefon 044 491 15 95 · Telefax 044 491 28 80  
 Privatgüterwagen info@cargorail.ch

**CARGO RAIL EUROPE**

Association Internationale des Usagers  
 et de Branchement Particuliers  
 Internationale Vereinigung der  
 Anschlussgleis-Benutzer



OTIF CORRESPONDANCE				
16 DEC. 2013				
A	90	01	11.2013	

OTIF Generalsekretariat  
 Gryphenhübeliweg 30  
 3006 Bern

Uitikon, 13.12.2013

**Revision ER CUV: Entwurf vom 7.11.2013**

Sehr geehrter Herr Generalsekretär

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben A 90-01/503.2013 vom 12.11.2013 und die uns gewährte Möglichkeit, zum neuen Vorschlag der Arbeitsgruppe ER CUV (CUV 2/x vom 7.11.2013) schriftlich Stellung zu nehmen.

Mit Befriedigung stellen wir fest, dass der vorliegende Entwurf den Beratungen der Arbeitsgruppe vom 17. 10. 2013 entspricht und eine gute Basis für die weitere Erörterung darstellt.

Das Hauptanliegen, die für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) in den ER CUV rechtlich korrekt zu erfassen, erscheint erfüllt. Ebenso befriedigt die EU- und ATMF-konforme Legaldefinition des Halters. Für die Details verweisen wir auf die nachstehende Kommentierung der Texte.

Ein grundlegendes Problem sehen wir bei der Regelung des Informationsaustausches, da die vorgeschlagene Lösung den Rechtscharakter der ER CUV verändern würde. Im Gegensatz zu den ER ATMF, die öffentliches Recht darstellen, sind die ER CUV internationales Zivilrecht, regeln also die vertragliche Beziehung zwischen Rechtspersonen (Eisenbahnunternehmen und Halter) auf gleicher Ebene. Die ER ATMF dagegen weisen hoheitlichen Charakter auf, sind für alle Rechtsunterworfenen kraft Gesetz verbindlich und gelten unabhängig von der Existenz und Ausgestaltung vertragsrechtlicher Beziehungen. Dieser grundlegende Unterschied zwischen ER CUV einerseits und ER ATMF andererseits ist weiterhin zu respektieren und zu pflegen, ansonsten die COTIF Gefahr läuft, ihre klare Struktur und Rechtslogik aufzugeben.

Im Detail nehmen wir zu den Textvorschlägen wie folgt Stellung:

#### Legaldefinition "Halter" (Art. 2 lit. c CUV)

Der vorgeschlagene Wortlaut entspricht in allen drei Sprachen demjenigen der ER ATMF (unter Weglassung des Satzteils betreffend Fahrzeugregister).

Im Französischen heisst es allerdings statt „comme moyen de transport“ „en tant que moyen de transport ». Ist dies ein Versehen oder gewollt?

Grössere Schwierigkeiten bereitet folgende, schon in den ER ATMF enthaltene Divergenz : Die Verfügungsberechtigung wird im Französischen mit „droit de l'utiliser“ und im Englischen mit „right to use it“ wiedergegeben. Diese Übersetzung ist zu schwach und zu eng. Ein einfaches Nutzungsrecht steht dem verwendenden Eisenbahnunternehmen zu und bildet just Gegenstand des Verwendungsvertrag gemäss Art. 1 ER CUV; keinesfalls kann und darf ein blosses Nutzungsrecht den Berechtigten schon zum Halter machen.

Die Übersetzung „droit de disposition“ und „right to dispose of it“ der geltenden ER CUV erscheint von daher zutreffender und korrekt. Für die englische Fassung und diesbezüglichen Vorbehalten ist darauf hinzuweisen, dass in der Rechtssprache „to dispose of it“ auch „disponieren, umsetzen, veräussern, verfügen“ bedeuten kann.<sup>1</sup>

Überdies übersetzt Art. 18 CIM „Verfügungsrecht über das Gut“ ebenfalls mit „Right to dispose of the goods“.

Selbstverständlich sind diese terminologischen Fragen mit Blick und in Rücksicht auf die EU-Terminologie zu bearbeiten. Dort wird Verfügungsberechtigung im Französischen richtigerweise mit „droit de disposition“ übersetzt, während es im Englischen „right to use it“ heisst.<sup>2</sup>

Da mit der Haltereigenschaft grosse haftungsrechtliche Konsequenzen verbunden sind und im Hinblick auf Art. 45 § 1 COTIF, wonach bei sprachlichen Differenzen allein der französische Wortlaut massgeblich ist, kommt einer einwandfreien und kohärenten COTIF-Terminologie erhebliche Bedeutung zu.

#### Legaldefinition "ECM" (Art. 2 lit. d CUV)

Aus unserer Sicht empfiehlt es sich, die Legaldefinition in Art. 2 lit. h ATMF wortwörtlich zu übernehmen, also nicht „... die für die Instandhaltung eines Wagens zuständige Stelle ...“, sondern „... die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Wagens ist ...“.

#### Erfüllungsgehilfenschaft der ECM (Art. 9 § 3 Abs.1 CUV)

<sup>1</sup> Köbler, Rechtsenglisch, 5. A., S. 252.

<sup>2</sup> RL 2004/49 Art. 3 lit. s

Wie eingangs erwähnt, halten wir die rechtliche Erfassung der ECM als Erfüllungsgehilfin des Halters für sachlich richtig und korrekt.

Allerdings erscheint die Einengung dieser Rechtskonstruktion auf ATMF-Länder weder zwingend noch sinnvoll. Bei Ereignissen in Ländern, in denen nur die ER CUV, nicht jedoch die ER ATMF zur Anwendung gelangen (zurzeit Frankreich, Monaco, Norwegen, Slowakei, Spanien, Tschechien und Vereinigtes Königreich) könnte dies zu grossen Rechtsunsicherheiten führen, steht doch nicht überall von vorneherein fest, ob die betreffenden Landesrechte die ECM als Dritten oder als Erfüllungsgehilfin qualifizieren. Für die Haftung des Halters bzw. für seine Entlastung ist diese Frage aber von entscheidender Bedeutung.

Rein orthographisch: kein Komma nach „... Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF...“

#### **Informationsaustausch (Art. 9 § 3 Abs. 2 CUV)**

Wie bereits dargelegt, erscheint uns diese Bestimmung insofern verfehlt, als sie den Rechtscharakter der ER CUV verändert und ihren guten Ruf als einwandfreie Gesetzgebung in Frage stellt.

Die Verpflichtung des Halters, eine ECM zu bestimmen und den Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, ist öffentlich-rechtlicher Natur und gehört ins einschlägige EU- und ATMF-Recht. Entsprechende Sicherheits- und Ordnungsvorschriften bilden keinen Grund, Gestaltungsvorschriften für vertragsrechtliche Beziehungen zu erlassen. Dies macht kein anderer Verkehrssektor, und auch der Eisenbahnsektor sollte sich davor hüten.

Die Begründung, Art. 15 § 2 ATMF sei unzureichend formuliert, darf nicht zu Eingriffen am falschen Objekt führen. Allenfalls erforderliche Präzisierungen oder Ergänzungen zum Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnunternehmen wären deshalb im EU- und/oder ATMF-Recht vorzunehmen. VAP/Cargorail/AIEP/IVA sind übrigens der Meinung, dass die (äquivalenten) Bestimmungen in Art. 5.2 der EU-Verordnung 445/2011 bzw. ATMF-Anlage A durchaus klar und umfassend sind, stipulieren sie doch explizit den Informationsaustausch zwischen allen am Instandhaltungsprozess Beteiligten und muss die das Zertifikat beantragende ECM auf Basis der Bewertungskriterien des Anhangs III entsprechende Prozesse nachweisen können.

Ins Auge fassen könnte man eventuell die Möglichkeit, die ER CUV – analog zu Art. 2 CIM – zu ergänzen und eine Bestimmung einzufügen (z.B. zwischen Art. 2 und 3), die ganz generell auf öffentliches Recht verweist und solches (deklaratorisch) vorbehält. Dieser Stossrichtung stünden VAP/Cargorail/AIEP/IVA grundsätzlich positiv gegenüber.

Hinsichtlich der Diskussion zu Artikel 7 ER CUV haben wir das Schreiben des „Gemeinsamen Ausschuss' AVV“ vom 13.11.2013 zur Kenntnis erhalten und unterstützen den

Weg, diese Thematik innerhalb des Sektors zu diskutieren und nicht auf der Ebene der OTIF.

XXXXXXXXXXXX

Gerne hoffen wir, mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur erfolgreichen Weiterentwicklung der ER CUV zu leisten und sehen mit Interesse der nächsten Tagung vom 28. Januar 2014 entgegen.

Wir benützen die Gelegenheiten, Ihnen für Ihre Dienste im vergangenen Jahr zu danken und ein gutes neues Jahr zu wünschen.

Freundliche Grüsse



Markus Vaerst  
Regulation - Technik