

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 3/3
10.03.2014**

Original: FR

3. Tagung

Vorschlag 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.

Begründung der für die ER CUV vorgeschlagenen Änderungen und erläuternde Bemerkungen zu den ER CIM

1. Im Juli 2013 hat das OTIF-Sekretariat erste Überlegungen über die Notwendigkeit, die Rechte und Pflichten der Parteien der Verwendungsverträge hinsichtlich der Instandhaltung der Güterwagen in den ER CUV gesetzlich zu regeln, angestellt. Hauptanliegen war dabei die Klärung der Haftungsregeln, die in dieser heiklen Frage zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Haltern angewendet werden sollten.
2. Zu diesem Zweck hat das Sekretariat die Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ ins Leben gerufen, die sich aus Experten der Staaten, nationalen Sicherheitsbehörden und Stakeholder zusammensetzt und sich bereits zweimal in Bern getroffen hat (17. Oktober 2013 und 28. Januar 2014). Die Arbeitsgruppe hat u.a. auch eng mit der Arbeitsgruppe WG TECH, die am 5. Februar 2014 in Bonn getagt hat, zusammengearbeitet.
3. Unter Berücksichtigung der Diskussionen in beiden Arbeitsgruppen, „Revision der ER CUV“ und WG TECH, legt das Sekretariat nun diesen Änderungsvorschlag der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV vor, mit dem die durch die in Artikel 15 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial (ER ATMF) im OTIF-Recht geschaffene Funktion der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) geänderten Pflichten für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Halter aufgenommen werden sollen.

Die ER CUV bilden eine der wichtigsten Rechtsgrundlagen des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Die ER CUV können als eine Art Einheitsvertrag bezeichnet werden, sie finden Anwendung auf die zwischen den Parteien geschlossenen Verträge, es sei denn, diese treffen andere Vereinbarungen. Es existieren nur wenige tatsächlich verbindliche Bestimmungen.

Mit den Änderungen der ER CUV betreffend die ECM soll ein allgemeiner Rahmen für die vom Sektor zu erstellenden detaillierteren Bestimmungen geliefert werden.

Diese Änderungen werden in Form einer Änderung des Artikels 9 (neue §§ 3 bis 5) vorgenommen, welche auf alle Wagen Anwendung finden werden und gleichzeitig auch auf die Halter und Eisenbahnverkehrsunternehmen der Vertragsstaaten.

4. Die Einführung der ECM-Funktion in OTIF-Recht basiert auf Anlage A der ER ATMF über die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen¹, in der die ECM-Vorschriften² in OTIF-Recht übertragen werden.

Die Besonderheit des Güterverkehrs besteht darin, dass die Wagen Gegenstand eines bedeutenden internationalen Verkehrs sind, in dem ein Halter (der ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die Filiale eines solchen sein kann) den Betrieb seiner Güterwagen an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen übertragen kann. Die besondere Haftung des Halters muss daher aus dem OTIF-Recht klar hervorgehen, da der Halter für die direkte Beziehung zur ECM zuständig ist. Er kann die ECM-Funktion entweder selbst wahrnehmen oder an eine andere ECM abgeben.

5. Im Ergebnis der am 28. Januar 2014 innerhalb der Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ geführten Diskussionen wurde die Stellungnahme der WG TECH zu einer möglichen Aufnahme der Gesamtheit der vom Sekretariat vorgeschlagenen Bestimmungen in die ER ATMF erbeten.

Die WG TECH ist bei ihrer Tagung am 5. Februar 2014 in Bonn übereingekommen, dass die Bestimmung betreffend die generelle Pflicht des Halters, eine ECM bestimmen zu müssen, aus Artikel 15 § 1 der ER ATMF hervorgehen sollte. Man hat sich auf folgenden Wortlaut geeinigt:

„Eisenbahnfahrzeuge sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten und diesen ständig entsprechen. Der Zustand der Fahrzeuge darf die Betriebssicherheit in keiner Weise gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr darf der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abgestellt und diese Arbeiten an ihnen vorgenommen werden, wie dies im Instandhaltungsverzeichnis vorgeschrieben ist, dessen Aktualisierung der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) obliegt. **Daraus ergibt sich die Pflicht des Halters, eine ECM bezeichnen zu müssen.**“

Es sei erwähnt, dass die Europäische Kommission einen Vorbehalt geäußert hat, da dieser Wortlaut nicht mit demjenigen des EU-Rechts und insbesondere mit dem der Sicherheitsrichtlinie³ übereinstimme.

Das Sekretariat ist jedoch der Ansicht, dass dieser Wortlaut für Artikel 15 § 1 der ER ATMF beibehalten werden könne, da die anderen vorgeschlagenen Bestimmungen aus Artikel 9 der ER CUV stammten.

6. Mit den neuen §§ 3 bis 5 des Artikels 9 würde sichergestellt, dass:
- a) In § 3 der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich in Anlehnung an § 2 Artikels 9 zum Infrastrukturbetreiber einer ECM be-

1 Anlage A (A 94-30/1.2012) der ER ATMF vom 1. Mai 2012 über die Zertifizierung und Prüfung der ECM

2 Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007

3 Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

dient. Hierdurch wird die Identifizierung des Haftenden und des Rechtsinstrumentes, das dieser Haftung zugrunde liegt, möglich;

- b) in § 5 der Verwendungsvertrag (AVV für die Güterwagen) den in Artikel 5 der ATMF-Anlage A geforderten Informationsaustausch regelt. Entscheidend ist das der AVV die Rolle und die Pflichten der einzelnen Akteure einander gegenüber eindeutig festlegt. Diese Bestimmung ist dispositiver Natur, wodurch dem Sektor die Möglichkeit entsteht, gegebenenfalls andere Vereinbarungen zu treffen.

Schließlich sollte in den erläuternden Bemerkungen festgehalten werden, dass dieser Informationsaustausch direkt oder indirekt (über den Halter) stattfinden kann. Dieser Aspekt sollte gründlich erläutert werden, da, in Ermangelung eines direkten Vertrages zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und ECM, der für die Sicherheit der Beförderung entscheidende Informationsaustausch auf einer Vertragskette bestehend aus dem Vertrag des Halters mit dem EVU (der AVV für die Güterwagen) und dem Vertrag des Halters mit der ECM basiert.

7. Durch die vorgeschlagene Textänderung werde die Begriffsbestimmung des Halters zudem so weit wie möglich an den in die ATMF übernommenen Wortlaut der Richtlinie 2008/110/EG⁴ angepasst und gleichzeitig die den ER CUV eigenen Besonderheiten gewahrt.

Es wird jedoch keine Verbindung zwischen der Begriffsbestimmung des Halters zur Pflicht im Fahrzeugregister des Artikels 13 ATMF registriert zu sein erstellt, so dass der Begriff des Halters nicht nur auf Vertragsstaaten beschränkt wird.

Ebenfalls erwähnt werden sollte, dass in den erläuternden Bemerkungen der Terminologieunterschied zwischen der französischen und der deutschen Fassung in Bezug auf den Oberbegriff „*véhicule*“ bzw. „Wagen“ erklärt wird, der in dieser Bedeutung nur in der deutschen Sprache existiert. In den erläuternden Bemerkungen heißt es hierzu unter Punkt 2 in Artikel 2 zu den Begriffsbestimmungen:

„Der Begriff „*véhicule*“ (Fahrzeug) im französischen Text als Oberbegriff von Güter- Personen- und Gepäckwagen ist weiter als der deutsche Oberbegriff „Wagen“ und erfasst auch Fahrzeuge mit eigenem Antrieb. Durch die vorgesehene Definition werden daher *Fahrzeuge mit eigenem Antrieb* ausdrücklich aus dem sonst allgemeinen Begriff „*véhicule*“ *ausgeschlossen*.“

Das Sekretariat schlägt dieselbe Klarstellung auch für den englischen Begriff „*vehicle*“ vor. Der deutsche Begriff „Wagen“ sollte in den CUV jedenfalls nicht geändert werden, auch wenn durch die Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ in der gesamten deutschen Fassung eine linguistische Homogenisierung der drei Sprachfassungen erzielt werden könne.

8. Bei der 6. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Genf, 12. Juni 2013) wurde anlässlich der Diskussion zur überarbeiteten Fassung der ETV WAG eine Frage zu Anhang I Punkt 6 gestellt, wo es heißt: „Das für die Durchführung der Zu-

4 Richtlinie 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

fahrt zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherungsmaßnahmen beladen sind und dies während der gesamten Fahrt bleiben.“

Die Notwendigkeit, die Konformität mit Artikel 13 der CIM sicherzustellen, wurde anerkannt. Dieser enthält folgende Bestimmungen:

§ 1 *Der Absender und der Beförderer vereinbaren, wem das Verladen und das Entladen des Gutes obliegt. Fehlt eine solche Vereinbarung, trifft die Pflicht zum Verladen und Entladen bei Stückgut den Beförderer, während bei Wagenladungen die Pflicht zum Verladen den Absender und die Pflicht zum Entladen nach der Ablieferung den Empfänger trifft.*

§ 2 *Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat dem Beförderer insbesondere den ihm daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Beförderer hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.*

Diese Bestimmungen legen das Haftungsverhältnis zwischen Absender und Verloader eindeutig fest, so dass der Absender für die Folgen einer mangelhaften Verladung seinerseits direkt haftbar gemacht werden kann. Die Reichweite dieser Haftung und die genaue Beschaffenheit, einschließlich der Pflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens, den sicheren Betrieb des Zuges zu gewährleisten, sind jedoch nicht explizit festgelegt.

Diese Präzisierung gehört in die Erläuternden Bemerkungen, weswegen für Letztere folgender neue Absatz 6 vorgeschlagen wird:

„6. Gemäß § 2 besteht die die Verladung betreffende Pflicht des Absenders darin, sicherzustellen, dass seine Aktivitäten die Eisenbahnsicherheit unter normalen Beförderungsbedingungen nicht gefährden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat seinerseits durch die Einhaltung dieser sicherheitsrelevanten Pflicht gemäß den Artikeln 6 § 2 und 15 § 3 der geltenden ATMF oder dem Sicherheitsmanagementsystem im EU-Recht zu gewährleisten, jede offensichtliche Anomalie betreffend die Verladungsgrundsätze aufzudecken zu können.“

**Änderung der
Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen
im internationalen Eisenbahnverkehr
(CUV - Anhang D zum Übereinkommen)**

NB: Die Änderungen sind durch Fettdruck kenntlich gemacht.

**Artikel 1
Anwendungsbereich**

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für zwei- oder mehrseitige Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

**Artikel 2
Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

- a) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;
- b) „Wagen“ auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb;
- c) **„Halter“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter einen Wagen als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;**
- d) „Heimatbahnhof“ den Ort, der am Wagen angeschrieben ist und an den der Wagen gemäß den Bedingungen des Vertrages über die Verwendung gesandt werden kann oder muss.

**Artikel 3
Zeichen und Anschriften an Wagen**

§ 1 Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt, hat unbeschadet der Vorschriften über die technische Zulassung von Wagen zum Einsatz im internationalen Verkehr dafür zu sorgen, dass am Wagen angeschrieben sind und Anschriften an Wagen:

- a) die Bezeichnung des Halters;
- b) gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingegliedert ist;
- c) gegebenenfalls die Bezeichnung des Heimatbahnhofs;

- d) andere im Vertrag über die Verwendung des Wagens vereinbarte Kennzeichen und Anschriften.

§ 2 Zusätzlich zu den Zeichen und Anschriften nach § 1 können auch Mittel zur elektronischen Identifikation angebracht werden.

Artikel 4 Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

§ 2 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet nicht für den Verlust loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Wagen angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind.

§ 3 Bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Wagens oder seiner Bestandteile am Ort und im Zeitpunkt des Verlustes beschränkt. Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme des Wagens zur Verwendung beschränkt.

§ 4 Bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkt. Die Entschädigung übersteigt nicht den Betrag, der im Fall des Verlustes zu zahlen wäre.

§ 5 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 4 abweichen.

Artikel 5 Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 4 §§ 3 und 4 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 6 Vermutung für den Verlust eines Wagens

§ 1 Der Berechtigte kann den Wagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, die Nachforschung verlangt hat und der Wagen ihm binnen dreier Monate nach Eingang seines Verlangens nicht zur Verfügung gestellt worden ist oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhalten hat. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

- § 2 Wird der als verloren betrachtete Wagen nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Berechtigte binnen sechs Monaten nach Empfang der Nachricht über das Wiederauffinden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, verlangen, dass ihm der Wagen gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos am Heimatbahnhof oder an einem sonst vereinbarten Ort übergeben wird.
- § 3 Wurde das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder wird der Wagen später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Berechtigte den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, darüber gemäß den am Ort, an dem sich der Wagen befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.
- § 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 3 abweichen.

Artikel 7

Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

- § 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.
- § 2 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.

Artikel 8

Subrogation

Sieht der Vertrag über die Verwendung von Wagen vor, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen darf, so kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Zustimmung des Halters mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbaren,

- a) dass es, vorbehaltlich seiner Rückgriffsrechte, hinsichtlich ihrer Haftung für Verlust und Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile gegenüber dem Halter an ihre Stelle tritt;
- b) dass nur der Halter gegenüber den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen für durch den Wagen verursachte Schäden haftet, jedoch nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Vertragspartner des Halters ist, zur Geltendmachung der Ansprüche der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt ist.

Artikel 9

Haftung für Bedienstete und andere Personen

- § 1 Die Parteien des Vertrages haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.
- § 2 Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen

als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

§ 3 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gilt als Person, derer sich der Halter für die Sicherstellung eines sicheren Betriebszustands des Fahrzeugs bedient.

§ 4 Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so hat der Vertrag nach Artikel 1 die für die Gewährleistung eines Informationsaustauschs zwischen ECM und Eisenbahnverkehrsunternehmen nötigen Bestimmungen zu enthalten.

§ 5 Die §§ 1, 2, 3 und 4 gelten auch bei Subrogation nach Artikel 8.

Artikel 10 Sonstige Ansprüche

§ 1 In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht, gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie unter denen des Verwendungsvertrages geltend gemacht werden.

§ 2 § 1 gilt auch bei Subrogation nach Artikel 8.

§ 3 Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet.

Artikel 11 Gerichtsstand

§ 1 Ansprüche aus einem auf Grund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossenen Vertrag können vor den durch Vereinbarung der Parteien des Vertrages bestimmten Gerichten geltend gemacht werden.

§ 2 Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Beklagte seinen Sitz hat. Hat der Beklagte keinen Sitz in einem Mitgliedstaat, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Schaden entstanden ist.

Artikel 12 Verjährung

§ 1 Ansprüche nach Artikel 4 und 7 verjähren in drei Jahren.

§ 2 Die Verjährung beginnt

- a) für Ansprüche nach Artikel 4 mit dem Tag, an dem der Verlust oder die Beschädigung des Wagens festgestellt worden ist, oder mit dem Tag, an dem der

Berechtigte den Wagen gemäß Artikel 6 § 1 oder § 4 als verloren betrachten darf;

- b) für Ansprüche nach Artikel 7 mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.