



Von: Logotrans [mailto:logotrans@aon.at]
Gesendet: Donnerstag, 22. Mai 2014 11:01
An: info
Cc: Hammerschmiedová Eva
Betreff: Anmerkungen des IVT zum COTIF

Sehr geehrte Damen und Herrn!

Im Nachhang zu unserem Ersts Schreiben senden wir Ihnen noch einige Anmerkungen zu den Dokumenten zur Revision des COTIF. Mit besten Grüßen.

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera

Logotrans

Logistik- und Transport-Consult GmbH

Europaplatz 1, Postfach 55

A-1150 Wien

Tel: +43 1 544 43 99

Fax: +43 1 544 43 99 15

Mobil: +43 664 421 04 65

www.logotrans.at

Anmerkungen des Internationalen Verbands der Tarifeure (IVT)

Der IVT beehrt sich, zu nachstehenden Arbeitsdokumenten die folgenden Anmerkungen zu unterbreiten:

1. Zu Dokument 25/4 (Teilrevision des COTIF - Grundübereinkommen)

Zu Artikel 12 (Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung) § 5

Die Anpassung des Begriffes „Halter“ an jenen gemäß den ER CUV wird befürwortet. Um flexibler zu werden, könnte man jedoch auch auf die ER CUV verweisen. Dies hätte den Vorteil, dass bei einer Änderung oder Ergänzung des Begriffes in den ER CUV die Notwendigkeit einer aufwendigen Anpassung des COTIF – Grundübereinkommens wegfiel.

Anregung des IVT

Artikel 12 § 5 sollte lauten:

„§ 5 Eisenbahnfahrzeuge können in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, in dem der Halter seinen Sitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden. Als „Halter“ gilt der „Halter“ gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV.“

2. Zu Dokument 25/5 (Teilrevision des Anhangs B – ER CIM)

a) Zu Artikel 6a (Form des Frachtbriefs)

Der mit diesem Artikel vorgesehene Vorrang für den elektronischen Frachtbrief, die Streichung von Artikel 6 § 9 und die Einführung der neuen Bestimmungen im Artikel 6a werden befürwortet.

b) Zu Artikel 7 (Inhalt des Frachtbriefes)

Siehe die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.

c) Zu Artikel 12 (Beweiskraft des Frachtbriefes)

Siehe die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.

d) Zu Artikel 16 (Lieferfristen)

In § 4 wird die Streichung des letzten Satzes befürwortet.

(Zu diesem Artikel siehe auch die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.)

e) Zu Artikel 18 (Recht zur Änderung des Beförderungsvertrags)

Die vorgesehenen Änderungen werden befürwortet.

f) Zu Artikel 19 (Ausführung der nachträglichen Verfügungen)

Die Änderung der Überschrift wird befürwortet.

(Zu diesem Artikel siehe auch die Anregung des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.)

g) Zu Artikel 22 (Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse)

Die vorgesehene Änderung wird grundsätzlich befürwortet. Gegebenenfalls könnte aber auch geprüft werden, ob nicht zur Bereinigung diverser Unklarheiten eine Aufteilung des Artikels in zwei Artikel und zwar je einen Artikel für die Folgen der Beförderungshindernisse und für die Folgen der Ablieferungshindernisse sinnvoll wäre.

h) Zu Artikel 23 (Haftungsgrund)

Siehe die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.

i) Zu Artikel 30 (Entschädigung bei Verlust)

Siehe die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.

j) Zu Artikel 36 (Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung)

Siehe die Anregungen des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.

k) Zu Artikel 42 (Tatbestandsaufnahme)

Der in § 2 vorgesehene Vorrang für die elektronische Tatbestandsaufnahme wird befürwortet.

(Zu diesem Artikel siehe auch die Anregung des IVT in Dokument 25/5 Add. 2.)

3. Zu Dokument 25/5.1 (Arbeiten zur Vereinheitlichung des Eurasischen Eisenbahnrechts für den Güterverkehr)

Es fragt sich, welche Rolle dem zur gemeinsamen Arbeitsgruppe OTIF/OSShD eingeladenen CIT darin zukommen und in welchen Sprachen diese Arbeitsgruppe beraten und Dokumente erstellen soll.

4. Zu Dokument 25/6 (Elektronische Dokumente in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter)

Die beabsichtigte Vorgangsweise wird befürwortet.

5. Zu Dokument 25/7 (Teilrevision von Anhang D – ER CUV)

a) Zu Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) Buchstabe c („Halter“)

Gegen die Streichung des Wortes „dauerhaft“ besteht kein Einwand. Falls in der Diskussion brauchbare Beispielfälle für eine nicht unter den Begriff fallende vorübergehende wirtschaftliche Nutzung vorgebracht werden sollten, könnten diese in den Erläuterungen erwähnt werden.

b) Zu Artikel 7 (Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden), Antrag Frankreichs

Wenn der Antrag Frankreichs vom IVT richtig verstanden wird, soll hier die Verschuldenshaftung durch eine Erfolgshaftung bei nachgewiesenen Mängeln ersetzt und diese Haftungsbestimmung - durch Streichung des § 2 von Artikel 7 - nicht mehr durch Parteienvereinbarung abdingbar gemacht werden. Da dies als ein Weg zur Versachlichung der Verantwortlichkeit und der Beweisführung angesehen werden kann und da auf Grundlage des vorgeschlagenen Wortlauts bei der Geltendmachung jedenfalls auch ein Nachweis der Kausalität der Mängel für den eingetretenen Schaden beizubringen sein wird, kann die beabsichtigte Änderung grundsätzlich befürwortet werden.

c) Zu Artikel 9 (Haftung für Bedienstete und andere Personen) § 3 (neu)

- Es wird angeregt, die speziell auf Artikel 15 § 2 bzw. auf Artikel 15 § 3 ATMF formulierten Verweisungen jeweils durch (generelle) Verweisungen auf § 15 ATMF zu ersetzen, da auch die §§ 1 bzw. 4 des Artikels 15 ATMF betroffen sind.
- In der deutschen Fassung ist für den ergänzten Text des bisherigen § 3 die Angabe „§ 5“ auf „§ 4“ zu korrigieren.

6. Zu Dokument 25/8 (Revision des Anhangs G – ATMF)

a) Zu Artikel 2 (Begriffsbestimmungen)

- Unter Buchst. wa wird „Anerkennung“ in zweifacher, unterschiedlicher Weise definiert. Um diesen nicht wünschenswerten Umstand zu vermeiden, wird angeregt, den zweiten Begriff hier und in den Überschriften zu den Artikeln 6a und 6b in „internationale Anerkennung“ umzubenennen und als solchen gesondert zu definieren.
- In Buchst. eea sollte es heißen: „‘TSI’ ~~eine~~ gemäß den Richtlinien ... angenommene Technische Spezifikationen für die Interoperabilität ...“

b) Zu Artikel 5 (Zuständige Behörde)

- In Übereinstimmung mit dem Inhalt sollte die Überschrift dieses Artikels „Zuständige Behörde, Bewertungsstelle“ lauten.
- In § 2 und 4 sollte es als Konsequenz der Änderung in § 1 im Singular heißen: „Die zuständige Behörde ist berechtigt ...“
- In § 3 sollte es am Ende des Einleitungssatzes heißen: „... erfüllt sein.“

c) Zu Artikel 6 (Gültigkeit technischer Zertifikate)

In § 3 sollte es als Konsequenz der Änderung im Einleitungssatz im Schlusssatz heißen: „Die Voraussetzungen für die Geltung der Betriebszulassung ...“.

d) Zu Artikel 10 (Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen)

- In § 2 soll die Liste der möglichen Antragsteller mit der Begründung gestrichen werden, dass sie als erschöpfende Aufzählung fehlinterpretiert werden könnte. Um so etwas zu vermeiden, würde es allerdings genügen, anstelle einer völligen Streichung der Liste am Ende ihres Einleitungssatzes zu sagen: „... können insbesondere stellen:“. Damit wäre klargestellt wer jedenfalls antragsberechtigt ist. Sollte diese Lösung gewählt werden, dann könnten die Erläuterungen (s. Dokument CR 25/8 Add.2) zu diesem Paragraphen wie folgt lauten: „Über die beispielhaft aufgezählten Antragsteller hinaus kann jede Stelle, die den Aufgaben und Pflichten eines Antragstellers nachkommen kann, ein Antragsteller sein.“
- In § 5 heißt es, dass die Erteilung von Betriebszulassungen durch die zuständige Behörde „zu Gewinnzwecken“ nicht zulässig ist. Es ist nicht klar, was den gemäß Artikel 5 durch das Landesrecht zu bestimmenden Behörden konkret damit verboten bzw. vorgeschrieben werden soll (Gemeinnützigkeit, Kosten- und Gebührentransparenz?).

- In § 8 ist der Wortlaut „gemäß Artikel 4 § 1 Buchst. b“ nicht in Klammern zu setzen.

e) Zu Artikel 10a (Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten)

In § 2 Buchst. c wird auf eine „eingeschränkte Zulassung“ gemäß Artikel 10 § 10 verwiesen. In Artikel 10 § 10 ist jedoch von einer eingeschränkten Zulassung nicht die Rede.

f) Zu Artikel 13 (Register)

- In § 1a und 1b klingt es so, als wäre das Register, wenn es zur Verfügung gestellt wird, nicht auf dem neuesten Stand zu halten. Im letzten Halbsatz sollte es daher heißen: „... oder zu diesem Zweck zugänglich zu machen“.
- In § 4 scheint der ungewöhnliche und nicht definierte Begriff „Registrierungsinhaber“ auf. Sollte damit der „Registrierungsverantwortliche“ gemeint sein?
- Laut § 7 kann der Fachausschuss für technische Fragen beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden. Es ist jedoch fraglich, ob der CTE die Kompetenz dazu hat, zumal wenn es sich um ein nationales Register handelt.

g) Zu Artikel 15 (Instandhaltung der Fahrzeuge)

In § 1 zweiter Satz ist davon die Rede, dass der Zustand der Fahrzeuge in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz „im internationalen Verkehr“ der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden darf. Das klingt so, als dürfe ihr Einsatz im nationalen Verkehr der Infrastruktur etc. schaden. Diese Unschärfe der Bestimmung kann einfach dadurch bereinigt werden, dass die auf Grund des Geltungsbereichs der ER ATMF ohnehin nicht erforderliche Wortfolge „im internationalen Verkehr“ gestrichen wird.

h) Zu Artikel 15a (Zugbildung und Betrieb)

In § 1, Einleitung, zweiter Satz sollte es heißen: „... sicherzustellen, dass die Züge ...“.

i) Zu Artikel 17 (Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen)

In § 1 könnte der neue Unterabsatz ganz einfach lauten: „Artikel 15a bleibt unberührt“.

j) Zu Artikel 19 (Übergangsbestimmungen)

In § 5 letzter Satz ist von „gerechtfertigten“ Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität die Rede. Da die ETV möglichst keine ungerechtfertigten Bestimmungen enthalten sollten, wird angeregt, entweder das Wort „gerechtfertigten“ einfach zu streichen oder von „wesentlichen“ oder „wichtigen“ Gründen zu sprechen.

7. Zu Dokument 25/9 (Teilrevision von Anhang F – ER APTU)

Die vorgesehenen Änderungen werden befürwortet.

8. Dokument 25/10 (Mandat für die Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen)

Das ambitionierte Projekt wird befürwortet. Sollten zu diesem Zweck Projektgruppen (Grundübereinkommen, zivilrechtliche Anhänge, technische Anhänge) unter Einbindung externer Experten geschaffen werden, bietet der IVT seine Mitarbeit gerne an.

9. Zu Dokument 25/11 (Redaktionelle Anpassungen)

Die vorgesehene Vorgangsweise wird befürwortet.

10. Zu Dokument 25/12 (Teilrevision des Anhangs E – CUI – Anregungen des CIT)

a) Zu Artikel 1 (Anwendungsbereich) § 1

Das Anliegen des CIT, den Anwendungsbereich der ER CUI auf nationale Beförderungen auszuweiten, wird angesichts des Umstands, dass eine Infrastruktur für Beförderungen in einem Zug verwendet werden kann, die sowohl unter CIV bzw. CIM als auch unter nationalem Recht beförderte Personen bzw. Güter umfassen, grundsätzlich befürwortet. Es ist nämlich im Sinne der Rechtseinheitlichkeit und damit Rechtssicherheit wünschenswert, die ER CUI auf den ganzen die Infrastruktur nutzenden Zug mit allen Wagen und Personen bzw. Gütern anzuwenden.

Auf Grund der engen Verknüpfung der Haftungsregelungen der ER CUI mit jenen der ER CIV und CIM erscheint es im Sinne der Rechtseinheitlichkeit und damit Rechtssicherheit jedoch geboten, die Ausweitung auf nationale Beförderungen nur dann vorzusehen, wenn auf diese (auf Grund entsprechender Bestimmungen des nationalen Rechts) ebenfalls die Bestimmungen der ER CIV bzw. CIM Anwendung finden.

Anregung des IVT:

Artikel 1 § 1 sollte wie folgt lauten:

„§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sowie zum Zwecke der Durchführung nationaler Eisenbahnbeförderungen, sofern die hierfür geltenden Bestimmungen des Landesrechts die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorschreiben. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.“

b) Zu Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) Buchstabe h

Die Anregung des CIT wird befürwortet.

c) Zu Artikel 5 (Inhalt und Form) § 2

Die Anregung des CIT wird befürwortet.

d) Zu Artikel 8 (Haftung des Betreibers) § 1

Die Anregung des CIT wird grundsätzlich befürwortet. Im Sinne der Anregung des IVT zu Artikel 1 § 1 wird jedoch die nachstehende entsprechend angepasste Formulierung angeregt.

Anregung des IVT

„§ 1 Der Betreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),
- c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM **sowie gemäß den Bestimmungen des Landesrechts, welche die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorschreiben**, zu leisten hat,

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.
