

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Commission de révision  
Revisionausschuss  
Revision Committee**

**CR 25/7 Add.1  
15.04.2014**

Original: FR

## **25. Tagung**

Teilrevision von Anhang D (ER CUV)

Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen

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.

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

### **Einleitung**

Mit diesem Dokument sollen die Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV erläutert werden, die dem Revisionsausschuss bei dessen 25. Tagung zur Entscheidung (Artikel 2 der ER CUV) oder zur Prüfung, bevor sie der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden, vorgeschlagen werden.

Darüber hinaus beinhaltet dieses Dokument Änderungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen zu diesen Vorschriften.

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. d) COTIF entscheidet der Revisionsausschuss über Anträge auf Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, ausgenommen Artikel 1, 4, 5 und 7 bis 12. Für die Revision dieser Artikel der ER CUV ist die Generalversammlung zuständig.

### **Allgemeine Bemerkungen**

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 Eisenbahnunternehmen und Haltern angewendet werden sollten.
2. Zu diesen Zweck hat das Sekretariat die Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ ins Leben gerufen, die sich aus Experten der Staaten, nationalen Sicherheitsbehörden und Stakeholdern zusammensetzt und sich bereits dreimal in Bern getroffen hat (17. Oktober 2013, 28. Januar 2014 und 9. April 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 Eisenbahnmateri- al (ER ATMF) im OTIF-Recht geschaffene Funktion der für die Instandhaltung zu- ständige Stelle (ECM) geänderten Pflichten für Eisenbahnunternehmen und Halter aufgenommen werden sollen.

Die ER CUV bilden eine der wichtigsten Rechtsgrundlagen des Allgemeinen Ver- trags für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Die ER CUV können als eine Art Einheitsvertrag bezeichnet werden, sie finden Anwendung auf die zwischen den Par- teien 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 und 4) vorgenommen, welche auf alle Fahrzeuge Anwendung finden werden und gleichzeitig auch auf die Halter und Eisenbahnunternehmen 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 Stellen<sup>1</sup>, in der die ECM-Vorschriften<sup>2</sup> 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 Eisenbahnunternehmen oder die Filiale eines solchen sein kann) den Betrieb seiner Güterwagen an ein Eisenbahnunternehmen 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 stammt. 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.**“

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass einerseits die Europäische Kommission einen Vorbehalt geäußert hat, da dieser Wortlaut mit dem EU-Recht und insbesondere mit der Sicherheitsrichtlinie<sup>3</sup> nicht identisch ist, und dass andererseits der Fachausschuss für technische Fragen bei seiner 7. Tagung (Bern, 4. und 5. Juni 2014) den Wortlaut für Artikel 15 § 1 der ER ATMF in den drei Arbeitssprachen noch genehmigen muss.

---

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

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

## **Begründung der Änderungen Artikel für Artikel**

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

#### **Grund für die vorgeschlagene Änderung:**

Durch die vorgeschlagene Änderung in Artikel 2 Buchst. c) wird der Wortlaut so weit wie möglich an den in die ATMF übernommenen Wortlaut der Richtlinie 2008/110/EG<sup>4</sup> angepasst und gleichzeitig werden die den ER CUV eigenen Besonderheiten gewahrt.

Die für Artikel 2 Buchst. c) der ER CUV vorgeschlagene Begriffsbestimmung für „Halter“ spiegelt zwar die Diskussionen innerhalb der Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ wider, jedoch sollte darauf hingewiesen werden, dass kein Konsens erzielt werden konnte und Deutschland in Bezug auf die Streichung des Wortes „dauerhaft“ einen Vorbehalt geäußert hat.

#### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

In den erläuternden Bemerkungen wird der Terminologieunterschied zwischen der französischen und der deutschen Fassung in Bezug auf den Oberbegriff „*véhicule*“ bzw. „Wagen“ erklärt, der in dieser Bedeutung nur in der deutschen Sprache existiert. 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.

Für Absatz 2 wird folgende Änderung vorgeschlagen:

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

Für Absatz 3 wird folgende Änderung vorgeschlagen:

- „3. Der Revisionsausschuss nahm bei seiner 20. Tagung eine Definition des Begriffes „Halter“ auf. Dieser Begriff lehnt sich an das im Straßenverkehr bekannte und vertraute Rechtsinstitut an. Der Halter ist nicht notwendigerweise der Eigentümer im zivilrechtlichen Sinn. Die Begriffsbestimmung entspricht der nach Artikel 2 Buchst. e) ATMF. **Bei seiner 25. Tagung (Bern 25.-27.6.2014) hat der Revisionsausschuss die Begriffsbestimmung „Halter“ geändert, um sie so weit wie möglich an den**

---

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

bei der 24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.-25.6.2009) in die ATMF übernommenen Wortlaut der Richtlinie 2008/110/EG<sup>5</sup> anzupassen und gleichzeitig die den ER CUV eigenen Besonderheiten zu wahren.“

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

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung:**

Der vorgeschlagene neue Absatz 3 würde sicherstellen, dass:

- a) in Absatz 1 der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich in Anlehnung an § 2 des Artikels 9 zum Infrastrukturbetreiber einer ECM bedient. Hierdurch wird die Identifizierung des Haftenden und des Rechtsinstrumentes, das dieser Haftung zugrunde liegt, möglich. Die Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ hat von einer Begriffsbestimmung der „ECM“ in Artikel 2 abgesehen. Die Mehrheit der Delegationen hat sich jedoch für einen Verweis auf Artikel 15 § 2 der ER ATMF ausgesprochen, wo die Rolle der ECM detailliert beschrieben ist;
- b) in Absatz 2 der Verwendungsvertrag den gemäß Artikel 15 § 3 der ER ATMF und Artikel 5 der ATMF-Anlage A vorgeschriebenen Informationsaustausch regelt. Es ist in der Tat entscheidend, dass die ER CUV eine klare Rollen- und Pflichtenverteilung der einzelnen Akteure untereinander festlegen, sei es im Rahmen bilateraler Verträge oder im Rahmen multilateraler Verträge wie dem AVV für Güterwagen.

Der für den neuen Paragraphen 3 in Artikel 9 der ER CUV vorgeschlagene Wortlaut spiegelt zwar die Diskussionen innerhalb der Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ wider, jedoch sollte darauf hingewiesen werden, dass kein Konsens erzielt werden konnte und Deutschland und die UIP bezüglich dieser neuen Bestimmung einen Vorbehalt geäußert haben.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Es wird vorgeschlagen, folgenden neuen Paragraphen 8 hinzuzufügen:

„8 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.

Die Einführung der ECM-Funktion im OTIF-Recht basiert auf Anlage A der ER ATMF über die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen<sup>6</sup>, in der die ECM-Vorschriften<sup>7</sup> in OTIF-Recht übertragen werden.

---

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

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

7 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

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

Der neue Paragraph 3 in Artikel 9 stellt sicher, dass

- a) in Absatz 1 der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich in Anlehnung an § 2 des Artikels 9 zum Infrastrukturbetreiber einer ECM bedient. Hierdurch wird die Identifizierung des Haftenden und des Rechtsinstrumentes, das dieser Haftung zugrunde liegt, möglich. Die Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ hat von einer Begriffsbestimmung der „ECM“ in Artikel 2 abgesehen. Die Mehrheit der Delegationen hat sich jedoch für einen Verweis auf Artikel 15 § 2 der ER ATMF ausgesprochen, wo die Rolle der ECM detailliert beschrieben ist;
- b) in Absatz 2 der Verwendungsvertrag den gemäß Artikel 15 § 3 der ER ATMF und Artikel 5 der ATMF-Anlage A vorgeschriebenen Informationsaustausch regelt. Es ist in der Tat entscheidend, dass die ER CUV eine klare Rollen- und Pflichtenverteilung der einzelnen Akteure untereinander festlegen, sei es im Rahmen bilateraler Verträge oder im Rahmen multilateraler Verträge wie dem AVV für Güterwagen. “