



INTERNATIONAL INSTITUTE FOR THE UNIFICATION OF PRIVATE LAW
INSTITUT INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY RAIL

**DIPLOMATISCHE KONFERENZ ZUR ANNAHME
EINES EISENBAHNPROTOKOLLS ZUM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER INTERNATIONALE
SICHERUNGSRECHTE AN BEWEGLICHER
AUSRÜSTUNG**

Luxemburg, 12. bis 23. Februar 2007

UNIDROIT/OTIF 2007
DCME-RP – Doc. 15
Original: Englisch
Februar 2007

BEMERKUNGEN ZUM ENTWURF DES EISENBAHNPROTOKOLLS

(von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika vorgelegt)

Die Vereinigten Staaten unterstützen die Bemühungen der zahlreichen Staaten, Organisationen und Eisenbahnverbände, die sich an diesem Projekt unter der Ägide von UNIDROIT und OTIF beteiligt haben, um die globale Finanzierung von Eisenbahnmaterial als Teil des Systems des Kapstadt-Übereinkommens zu fördern. Wir haben die nachstehenden Bemerkungen zu Fragen dargelegt, die wir von Anfang an aufzeigen wollten. Im Verlauf der Beratungen beabsichtigen wir auch zusätzliche Bemerkungen zu anderen Themen vorzulegen, einschließlich der Struktur der Aufsichtsbehörde. Es kann sein, dass wir auch zusätzliche Anregungen zur Redaktion bzw. zur Klarstellung der Bestimmungen vorbringen werden.

Eingangs möchten wir besonders erwähnen, dass wir im Allgemeinen die Konzepte der vorgeschlagenen Aufsichtsbehörde und des zu errichtenden Registersystems unterstützen. Zugleich ist es äußerst wichtig, Vorschriften für die Aufsichtsbehörde, das Register und für damit zusammenhängende Angelegenheiten wie z.B. die Identifizierung des Rollmaterials zu Registrierungszwecken so zu formulieren, dass auf oder unter der regionalen Ebene bereits gut funktionierende Eisenbahnsysteme mit bewährten Identifizierungs- und Eintragungsmethoden anerkannt werden können. Das Registersystem des Protokolls wird anerkannte Schnittstellenmethoden festlegen müssen. Diese Methoden sollten auf Basis einer gegenseitigen Vereinbarung zwischen der Aufsichtsbehörde und jedem, gemäß einer Erklärung nach Artikel V des Protokolls anerkannten regionalen System festgelegt werden. Mit dieser Vorgehensweise kann ein angemessenes Entgegenkommen erreicht und auch die Annahme des Protokolls erleichtert werden.

Generell möchten wir auch erwähnen, dass bei Bestimmungen dieses Protokolls mit gleicher Bedeutung wie solche des bestehenden Luftfahrzeugprotokolls auch soweit als möglich der

gleiche Wortlaut, beibehalten werden sollte, um so eine harmonisierte Auslegung zu fördern, sofern nicht ein anderes Ergebnis angestrebt wird.

Unsere sonstigen vorläufigen Bemerkungen lauten wie folgt:

Artikel IV (Vertretung): Um der eigentlichen Finanzierungspraxis Rechnung zu tragen, sollte dieser Artikel sowohl für Gläubiger als auch für Schuldner gelten.

Artikel V (Identifizierung des rollenden Eisenbahnmaterials): Die Absätze dieser grundlegenden Bestimmung müssen generell überprüft und ihre Auswirkung klargestellt werden. Insbesondere sollte (a) zum Verweis auf Artikel 7 des Übereinkommens im Absatz (1) ein Verweis auf Artikel XIX des Protokolls hinzugefügt werden; (b) Absatz (1) überprüft werden, um sicherzustellen, dass er die Verwendung von zulässigen Identifizierungsmethoden nicht ausschließt, die schon jetzt in Transaktionsdokumenten verwendet werden; (c) Absatz (3) so geändert werden, dass er die Wirkung einer entsprechenden Erklärung eines Staates auf das Rollmaterial beschränkt, das sich in diesem Staat befindet und den Gesetzen des erklärenden Staates unterliegt; (d) der letzte Satz des Absatzes (3) wie folgt geändert werden: „Ein solches nationales oder regionales Identifizierungssystem stellt in dem Ausmaß und in der Weise, wie das durch Vereinbarung zwischen einem solchen nationalen oder regionalen System und der Aufsichtsbehörde festgelegt ist, sicher, ...“; (e) in der Bemerkung Nr. 3 zum Artikel V, die die Wirkung des Artikels V (5) erklärt, klargestellt werden, dass die Befugnis so zu verstehen ist, dass die Aufsichtsbehörde keinen Zwang ausüben, sondern durch eine Vereinbarung eine wirksame Schnittstelle festlegen kann, und (f) geklärt werden, ob der letzte Satz von Absatz (7) nur für dessen Inhalte oder auch für andere Absätze dieses Artikels gilt.

Artikel VI (Rechtswahl): den Zweck des Absatzes (2) abklären, d.h. ob dieser, wenn ein Staat die Erklärung abgibt, diese Vorschrift anzuwenden, es den Parteien erlaubt zu entscheiden, welchem Recht die Vertragsinhalte unterliegen sollen, ohne eine besondere Verknüpfung herzustellen.

Artikel IX (Rechte bei Insolvenz): Wir haben ernsthafte Bedenken, dass die Anfügung einer weiteren Alternative für diese Vorschrift, was insgesamt vier Alternativen ergibt, zum Verlust der Harmonisierung einer grundlegenden Vorschrift führen wird, und auch dazu führen könnte, dass mehr Staaten einen wirtschaftlich unproduktiven Weg einschlagen könnten.

Artikel X (Zusammenarbeit im Insolvenzfall): im Absatz 2, „nach dem Recht dieses Vertragsstaates“ ersetzen durch „soweit das Recht dieses Vertragsstaates es nicht ausschließt...“. Zu diesem Gegenstand gibt es in wenigen Staaten positives Recht; würde man also die erstgenannte Formulierung annehmen, so wäre die Bestimmung in den meisten Fällen ohne Belang. Da die Staaten diese Vorschrift nur optional anwenden, gibt es keinen guten strategischen Grund, den Staaten, die die Effizienz grenzüberschreitender Angelegenheiten erhöhen wollen, diese Möglichkeit nicht einzuräumen.

Artikel XIII ff. (Registerbestimmungen): Zusätzliche Bemerkungen werden vorgebracht werden, bei denen die Diskussionen über die gesamte Struktur und etwaige Vorschläge berücksichtigt werden. Zur Klarstellung sollte folgender neuer Absatz (5) angefügt werden: „5. Die Aufsichtsbehörde kann, durch Vereinbarung mit dem Systembetreiber eines nationalen oder regionalen Systems, eine Schnittstelle zwischen diesen Systemen und der Identifizierungsmethodik des Registers vorsehen“.

Artikel XVI (Bestimmung der Eingangsstellen): (a) In der ersten Zeile nach „jederzeit“ die Wörter „durch eine Erklärung“ einfügen, um die Transparenz und die Kenntnisnahme sicherzustellen, und (b) im vorletzten Satz, die Wörter „aber nicht zwingend vorschreiben“ streichen. Wie im Luftfahrzeugprotokoll könnte es für bestimmte Staaten notwendig oder

wünschenswert sein, die Wahl zu haben, eine einzige koordinierte Eingangsstelle vorzusehen, um die Schnittstelle mit dem Registersystem zu erleichtern.

Artikel XVII (Weitere Änderungen der Registerbestimmungen): Absatz (4) mit den Wörtern „als angemessen bestimmt hat“ schließen und die Wörter „hierbei ist zu berücksichtigen“ streichen. Das Protokoll sollte die zu berücksichtigenden Faktoren nicht festschreiben, da diese sich klarerweise ändern, wenn sich die Leistungsfähigkeit der Versicherungen, die Risiken, die Kosten für das Register und andere Faktoren ändern, und sie demzufolge von der Aufsichtsbehörde vielleicht angepasst werden müssten.

Artikel XVIII (Gebühren des Internationalen Registers): Es wird notwendig sein, dass die Vertragsstaaten, die Aufsichtsbehörde, das Register und das Sekretariat ihre Dienstleistungen und Kosten in höchstem Maße beschränken, damit der zusätzliche Kostenaufwand für die Eisenbahnsysteme soweit wie möglich begrenzt wird. Zweck des Übereinkommens und des Protokolls ist es, die Verfügbarkeit von unbedingt notwendiger Infrastrukturausrüstung zu niedrigeren Kosten durch die Einführung von „asset-based“ Finanzierungskonzepten zu steigern. Indem man sich auf ein modernes elektronisches Register und „notice-filing“ Konzepte stützt, können auch die Verwaltungskosten wesentlich gesenkt werden. Dies sollte nicht durch die Einführung vermeidbarer Systemkosten gefährdet werden. Der erste Satz des Absatzes (2) sollte so formuliert sein, dass er die Übernahme eines Teils der Kosten eines Registers durch einen Sitzstaat oder andere nicht ausschließt. Der Verweis auf die Aufsichtsbehörde sollte auch gestrichen werden. Die Staaten, die das Protokoll ratifizieren, sollten die eventuellen Kosten einer Teilnahme ihrer Vertreter an den Funktionen der Behörde auf sich nehmen. Dies wird der Tätigkeit der Aufsichtsbehörde gemäß dem Luftfahrzeugprotokoll entsprechen.

Artikel XX (Verhältnis zu anderen Übereinkünften): In diesem Abschnitt sind eine Anzahl von Instrumenten enthalten, die vom Kapstadt-Übereinkommen bzw. vom Luftfahrzeugprotokoll nicht umfasst sind. Wir sind der Meinung, dass soweit nicht bestimmte sich überschneidende und im Widerspruch stehende Bereiche klar identifiziert werden, und auch von hinreichender Bedeutung für diese Transaktionen oder für die Regelung sind, solche Verweise gestrichen werden sollten. Daher sollten die Verweise in (a) bis (d) und (f) überprüft und, soweit sie sich nicht als absolut notwendig erweisen, gestrichen werden. Die Absätze (e) und (g) scheinen nützlich zu sein, um Fragen der Überschneidung zu lösen. Im Absatz (h) wird auf den Entwurf eines Übereinkommens verwiesen, der nicht weiter verfolgt wurde. Dieses Übereinkommen wurde durch das Haager Übereinkommen über die Wahl des Gerichtsstands durch die Parteien ersetzt, das weiter geprüft werden kann, um festzustellen, ob darauf verwiesen werden muss. Zum Verweis im Absatz (i) haben wir keine Meinung.

Artikel XXIII (Inkrafttreten): Aufgrund der Erfahrungen hinsichtlich des Zeitraums, der für die Vorkehrungen für das Register des Luftfahrzeugprotokolls erforderlich war, schlagen wir vor, „drei Monaten“ durch „sechs Monaten“ zu ersetzen, und wir empfehlen, dass mehr als drei Ratifikationsurkunden für das Inkrafttreten erforderlich sein sollen, vielleicht in Anlehnung an das Luftfahrtprotokoll, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass eine ausreichende Anzahl von Transaktionen erfasst wird und so viele Eintragungen in das Register erfolgen werden, dass sich die Kosten amortisieren.

Artikel XXV (Rollendes Eisenbahnmaterial für den öffentlichen Personenverkehr): Soweit uns bekannt ist, wird der Konferenz eine neue Fassung vorgelegt und wir würden eine Beratung darüber begrüßen. Es ist unerlässlich, die Reichweite eines solchen Artikels einzuschränken, damit er nicht auf einem breiten Weg zum Ausschluss gesicherter Finanzrechte bei Nichterfüllung führt. Da die meisten Eisenbahntätigkeiten entweder Personen- oder Güterverkehr einschließen, könnten damit, dass die eine oder die andere Kategorie oder beide unter Schutz gestellt werden, die Vorteile verloren gehen, die sonst durch die Förderung von niedrigeren Kosten für die Beschaffung von Eisenbahnrollmaterial erreicht werden. Insbesondere sollten im vorliegenden

Entwurf die Wörter „von der zuständigen Behörde bestimmt“ gestrichen werden, da dies laut dieser Formulierung nachträglich oder jedenfalls in einer nicht von vornherein erkennbaren Weise erfolgen kann, was die Transparenz, die vorherige Kenntnis und das Vertrauen darauf eliminieren würde, die von zentraler Bedeutung für die Finanzierungskonzepte sind, die dem Entwurf des Protokolls zu Grunde liegen.

Wir begrüßen die Möglichkeit, unsere Bedenken zur Kenntnis zu bringen, und freuen uns auf einen eingehenden Meinungs austausch zwischen den teilnehmenden Staaten, Organisationen und den Vertretern des Eisenbahnwesens. Schließlich möchten wir das von UNIDROIT eingeleitete Verfahren, für die Erstellung und Formulierung des Entwurfs die Interessen der Regierungen, der Industrie und der Wirtschaft an einen Tisch zu bringen, anerkennen und begrüßen. Dies ist ein Verfahren, das in den letzten Jahrzehnten wesentliche Errungenschaften im Bereich des internationalen Privatrechts gebracht hat.

- ENDE -