



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

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES  
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

**OTIF**



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 – Dok. 19  
Original: Englisch  
13. Februar 2007

**VORSCHLÄGE FÜR DIE ARTIKEL XIII, XVI, XVII UND XVIII BETREFFEND DIE  
AUF SICHTSBEHÖRDE UND DAS REGISTER**

(von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika vorgelegt)

Überblick: Die Methoden, die zuvor angewandt wurden, um das internationale Register gemäß dem Luftfahrzeugprotokoll zu errichten, lassen sich auch auf ein Register für Eisenbahnrollmaterial übertragen, und können auch dessen Kosten wesentlich senken. Zu diesem Zweck sollte wieder, wie beim Luftfahrzeugprotokoll, ein Vorbereitender Ausschuss durch eine Resolution der Diplomatischen Konferenz eingesetzt werden. Die Wirtschaft sollte durch die Eisenbahnarbeitsgruppe und andere Gruppen vertreten sein. Der Ausschuss hätte die Aufgabe, diejenigen technischen und aufbaubezogenen Fragen zu lösen, die in der Konferenz nicht behandelt werden können. Viele dieser Fragen werden sich erst im Laufe des Aufbaus des Registers stellen.

Wie beim Luftfahrzeugprotokoll sollten die Mitglieder des Ausschusses durch die Staaten finanziert werden; die Arbeiten können, soweit möglich, über Telekonferenzen oder auf elektronischem Weg durchgeführt werden, was die Verwaltungsaufgaben möglichst gering halten würde, und man könnte die Hilfe der Förderorganisationen, soweit möglich, mittels ihrer normalen Voranschläge heranziehen, wobei anerkannt werden muss, dass im Gegensatz zum Luftfahrtsektor, ausreichende Beiträge des Eisenbahnsektors oder der Staaten zur Finanzierung wesentlicher Kosten wahrscheinlich nicht verfügbar sein werden.

Auf Grund von Vorgaben der ehemaligen Registry Task Force, Empfehlungen eines Registerausschusses der Konferenz und im Rahmen der Beschränkungen des Übereinkommens und des Protokolls würde der Vorbereitende Ausschuss Regelungsentwürfe für das Register und Vorschläge für die Wahl des Registerführers vorbereiten. Die Aufsichtsbehörde, deren Mitglieder auch durch die Staaten finanziert wären, um die Kosten des Registers zu begrenzen, würden die Registerordnung und die Wahl des Registerführers bzw. des Sitzstaates genehmigen oder zurückweisen.

Nachdem er gewählt ist, wird der Registerführer – vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde – die technischen Aspekte des Registers und die Methodik der Zuweisung der Identifizierungsnummern oder der Angaben über das Rollmaterial weiterentwickeln. Die nachstehenden Änderungen würden sicherstellen, dass die Schnittstelle zwischen dem Internationalen Register und regionalen oder nationalen Systemen, die durch eine Erklärung nach Artikel V(3) daran teilnehmen, gegenseitig ausgearbeitet und einer Vereinbarung zwischen dem Register und solchen regionalen oder nationalen Systemen unterstellt wären. Dies bildet ein Kernelement, das das Funktionieren dieses Protokolls mit verschiedenen, bereits funktionierenden Systemen, sowie eine breite Beteiligung, sicherstellen kann.

Die Struktur der Aufsichtsbehörde sollte die Tatsache berücksichtigen, dass die Behörde nicht Teil eines Gremiums mit globaler Mitgliedschaft sein wird (die entsprechende Behörde des Luftfahrzeugprotokolls ist die ICAO, die die Beteiligung der Mitgliedsstaaten des ICAO-Rates erlaubt). Um diese Lücke in Bezug auf das Eisenbahnregister zu füllen, schlagen wir vor, dass neben den Vertragsstaaten des Protokolls, die sehr wenige Staaten umfassen könnten, ohne überhaupt Staaten mit Erfahrungen bezüglich eines solchen Registers zu umfassen, auch die zwei Förderorganisationen, UNIDROIT und OTIF, jeweils die Befugnis haben sollen, drei zusätzliche Staaten zu benennen, die in der Aufsichtsbehörde mitwirken sollen, bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Behörde zehn Mitgliedsstaaten hat, die ratifiziert haben. Danach hätten die zwei Organisationen die Befugnis, je einen Staat für die Behörde zu benennen.

Der Zweck der nachfolgenden Änderungen ist es, diese Ziele zu erreichen. Der Redaktionsausschuss wäre dann für die Ausarbeitung des eigentlichen Wortlauts der Änderungen zuständig.

#### **Artikel XIII:**

Absatz 1: Am Ende sollte vorgesehen werden, dass die UNIDROIT und OTIF höchstens drei Staaten benennen dürfen, bis zum Zeitpunkt, in dem die Behörde aus zehn Vertragsstaaten besteht, die ratifiziert haben; in diesem Fall darf jede dieser beiden Organisationen höchstens einen Staat benennen.

Absatz 4: Eine Vorschrift wäre hinzuzufügen, laut der die Schnittstelle zwischen dem Register und einem nach Artikel V(3) erklärten nationalen oder regionalen Registersystem durch eine gegenseitige Vereinbarung zwischen der Behörde und einem solchen System erfolgen muss. Der Begriff „eine Gruppe von Vertragsstaaten“ könnte klargestellt werden, indem man erklärt, welche Staaten, neben den Staaten eines nationalen oder regionalen Systems, einzubeziehen sind.

#### **Artikel XVI:**

Im letzten Satz, die Wörter „aber nicht zwingend vorschreiben“ streichen. Dies ist sehr wichtig, da es Staaten geben wird, die eine einzige Eingangsstelle für Registerangaben aus diesem Staat bereitstellen müssen. Dies entspricht dem Artikel XIX(1) des Luftfahrzeugprotokolls.

**Artikel XVII (4):**

Es ist äußerst wichtig, die obligatorische Versicherung zu beschränken, in Anbetracht des sehr beschränkten Risikobereiches und der Notwendigkeit, die Registergebühren so gering wie möglich zu halten. Eine Möglichkeit bestünde darin, die Vorschrift bei den Wörtern „bestimmt hat“ zu schließen, und den Verweis auf besondere Faktoren zu streichen. Der Vorbereitende Ausschuss würde die angemessenen Summen vorschlagen, mit Berücksichtigung der aktuellen Marktverhältnisse, Risiken, Höhen der verfügbaren Versicherungen und Kosten. Diese Elemente können sich ändern (und haben sich bereits in den letzten Jahren geändert). Noch eine Möglichkeit wäre, die von der Eisenbahnarbeitsgruppe vorgeschlagenen Haftungsgrenzwerte zu übernehmen.

**Artikel XVIII (2):**

Das Protokoll sollte die Möglichkeit nicht ausschließen, dass ein Sitzstaat oder ein anderer Beteiligter einen Teil der Kosten der Errichtung oder des Betriebs eines solchen Registers übernehmen möchte; daher sollte die Refundierung der Kosten näher bestimmt sein, indem man zum Beispiel die Wörter „soweit erforderlich“ einfügt soll, um diese Möglichkeit zu berücksichtigen.

Wie bei der Aufsichtsbehörde des Luftfahrzeugprotokolls sollten die Regierungsteilnehmer durch die betroffenen Staaten und die Industriemitglieder des Registerberatungsausschusses durch die Branche finanziert werden. Sonst würden die Registerkosten steigen und die Vorteile des Vertrags wesentlich verringert werden.

Wir sind der Meinung, dass mit diesen Änderungen eine solide Basis für die Errichtung eines wirksamen, kostengünstigen, globalen Registers geschaffen werden kann, das sowohl den Staaten, die ausschließlich mit dem Register arbeiten, als auch den Staaten, die mit einem nationalen oder regionalen System arbeiten, mit einer Schnittstelle zum Register dienen kann.