

DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG (EISENBAHNPROTOKOLL) EIN WESENTLICHES ELEMENT DES INTERNATIONALEN EISEN- BAHNVERKEHRS

Mit dem zunehmenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, der durch die Entwicklung der Belt and Road Initiative gefördert wird, und der verstärkten privaten Finanzierung von rollendem Eisenbahnmaterial, insbesondere im Güterverkehr, werden Fragen der Rechtsansprüche an rollendem Eisenbahnmaterial in Ermangelung internationaler Regeln immer wichtiger. Glücklicherweise ist eine Lösung bereits auf dem Weg: das Luxemburger Eisenbahnprotokoll, das den ersten detaillierten Rechtsrahmen zum Schutz von Eigentümern und Finanzierern von Rollmaterial bietet, wenn dieses sich über Ländergrenzen hinweg bewegt.



Ein Puzzleteilchen fehlt allerdings noch. Die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern und Personen nimmt zu. Gleichzeitig ist im Eisenbahnsektor mit dem Auftreten verschiedener Betreiber und Nutzer auf dem Eisenbahnmarkt eine fortschreitende Liberalisierung zu beobachten. Zwangsläufig muss es also Regeln für den Betrieb von Eisenbahnmaterial über nationale Grenzen hinweg geben. In Europa erlässt die EU nicht nur Gesetze für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, sondern übernimmt über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) schrittweise auch die Verantwortung für die Zulassung von rollendem Eisenbahnmaterial. OSShD und OTIF verwalten internationale Verträge über den Güter- und Personenverkehr und die Zulassung von Fahrzeugen auf dem internationalen Eisenbahnnetz. Die CUV der OTIF bilden eine Rechtsgrundlage für ein multilatera-

les Abkommen über die Nutzung von Rollmaterial durch Parteien, die nicht Eigentümer sind. Gegenwärtig sind jedoch Fragen in Zusammenhang mit einem Anspruch auf Sicherungsrechte an den Fahrzeugen, die tatsächlich Güter und Personen über Grenzen hinweg befördern, ausschließlich im nationalen Recht geregelt.

Solange alle Betreiber staatliche Stellen waren, waren die Auswirkungen dieser Lücke nicht so gravierend. Das Rollmaterial befand sich größtenteils im direkten oder indirekten Eigentum des Staates, und selbst wenn die Eisenbahnausrüstung von Dritten finanziert wurde, wurde die Finanzierung vom Staat oder einer staatlichen Behörde versichert. Dementsprechend konnten Streitigkeiten über das Eigentum an Rollmaterial entweder auf zwischenstaatlicher Ebene oder durch Vereinbarungen zwischen staatlichen Unternehmen geregelt werden. Dies ändert sich gerade. Das vierte Eisenbahnspaket der EU, das den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum mit offenem Zugang sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr begründet, hat Europa auf den Weg der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes gebracht. Andere Eisenbahnmarkte der Welt entwickeln sich in dieselbe Richtung. In zwei von der Rail Working Group in Auftrag gegebenen Studien stellte das Beratungsunternehmen Roland Berger einen direkten Zusammenhang zwischen Liberalisierung und dem Bedarf an privatem Kapital fest. Die Berichte zeigen

auch, dass es einen klaren Trend dahin gibt, dass der private Sektor mehr und mehr Beschaffungen sowohl staatlicher als auch privater Betreiber finanziert.

Mehr grenzüberschreitender Betrieb und mehr Investitionen

Da die Eisenbahnstrategien auf die Entwicklung regionaler, grenzüberschreitender Netze und die Erhöhung des Personen- und Güterverkehrs über nationale Zuständigkeitsgrenzen hinweg ausgerichtet sind, ist der Bedarf an einem einheitlichen Recht in diesem Bereich akut geworden. Projekte wie die Belt and Road Initiative versprechen ein deutliches Wachstum des Schienenverkehrs zwischen Europa und Asien und werfen damit schwierige Fragen in Zusammenhang mit Eigentumsrechten an Grenzen überfahrendem Eisenbahnrollmaterial auf. Eine aktuelle Roland Berger Studie für die UIC prognostiziert ein jährliches Wachstum von mehr als 15 % auf diesen „Seidenstraßen“, was nicht nur eine höhere Anzahl von Lokomotiven und Wagen über die Grenzen hinweg bedeuten wird, sondern auch eine steigende Nachfrage nach neuen Wagen und mehr privater Finanzierung. Dies gilt insbesondere für Rollmaterial mit variabler Spurweite, das durch diese Entwicklungen wirtschaftlich rentabel werden könnte, wodurch mehr Güterwagen von Westeuropa bis zur chinesischen Pazifikküste fahren würden, ohne dass ein Umschlag erforderlich wäre.

All dies wird beachtliche konstante Investitionen in Rollmaterial erforderlich machen. Staatseigene Betreiber suchen Fremdfinanzierung ohne staatliche Übernahme der Risiken, wo die Kreditgeber ein Rückgriffsrecht auf das Rollmaterial haben. Private Betreiber verfügen nicht immer über genügend Kapital, um alle Kosten für die Beschaffung von Eisenbahnmaterial zu tragen. Sie leihen sich Geld von Banken, das mit Eisenbahnmaterial abgesichert ist, oder sie leasen Rollmaterial von spezialisierten Leasinggebern oder sogar von anderen – oft staatseigenen oder an Konzessionen oder Joint Ventures mit dem Privatsektor beteiligten – Betreibern, um nicht selbst genutztes Rollmaterial zu vermieten.

In jedem Fall muss klar sein, dass der Gläubiger das Recht hat, den finanzierten Vermögensgegenstand im Falle der Insolvenz des Schuldners, bei Nichterfüllung oder einfach am Ende der Finanzierung wieder in Besitz zu nehmen. Auch wenn die Betreiber ihre Ausrüstung durch Eigenkapital finanzieren, muss gesichert sein, dass ihre Eigentumsrechte an den Lokomotiven und Wagen beim Betrieb in einem anderen Staat als ihrem Heimatstaat nach dortigem nationalen Recht nicht außer Kraft gesetzt werden können. Dies ist jedoch besonders problematisch, da es keine öffentlichen nationalen Eisenbahnregister für die Registrierung von Eigentumssicherungsrechten an Eisenbahninfrastruktur und auch kein einheitliches System zur Identifizierung von Rollmaterial gibt. Selbst wenn ein Gläubiger weiß, wo sich sein Vermögen befindet (was oft nicht der Fall ist), muss er sich auf örtliche Gerichtsverfahren verlassen können, um die Ausrüstung wiederzuerlangen, was Jahre dauern kann. Zudem gibt es kein System, wo ein Staat bei der Rückgabe der im Falle einer Insolvenz des Schuldners wieder in Besitz genommenen Ausrüstung hilft.

Wenn diese potenziellen Rechtskonflikte nicht gelöst werden können, um sicherzustellen, dass der grenzüberschreitende Verkehr von Rollmaterial die Eigentums- und Si-

cherungsrechte der Betreiber und Finanzierer nicht untergräbt, werden private Finanzierungsmittel für die Beschaffung von neuem Rollmaterial zu einem Zeitpunkt, zu dem sie am dringendsten gebraucht werden, stark eingeschränkt. Schlimmstenfalls wird der Kredit einfach nicht zur Verfügung stehen. Wenn die Mittel bestenfalls zur Verfügung stehen, bleiben die Finanzierungsraten für Schuldner mit hohem Ausfallrisiko hoch, da Risiko und Ertrag zusammengehen, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen und privaten Bahnbetreiber beeinträchtigen und eine finanzielle Abschreckung für neue potenzielle Marktteilnehmer darstellen könnte.

Eine neue Lösung für ein wachsendes Problem

In Abänderung des alten Sprichworts „Kommt Zeit, kommt Vertrag“ stellt das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (Luxemburger Eisenbahnprotokoll) einen bahnbrechenden globalen Vertrag über die Anerkennung und Priorisierung von Sicherungsrechten, die Gläubiger an beweglicher Ausrüstung besitzen, dar. Es wird eine neue Art globales Sicherungsrecht (das „internationale Sicherungsrecht“) zugunsten von Gläubigern geschaffen, die entweder im Rahmen einer Finanzierung ein Pfandrecht an Rollmaterial erhalten oder rollendes Eisenbahnmaterial über einen Leasingvertrag leasen, und es greift auch in Bezug auf die Rechte eines Verkäufers im Rahmen eines Vorbehalttsverkaufs (wo das Eigentum vorbehalten bleibt).

Das Protokoll wird auf für eine breite Palette von Eisenbahninfrastrukturen geschaffene Leasingverträge und Sicherheiten anwendbar sein: Auf „alle Fahrzeuge, die auf Gleisen fahren oder sich auf, über oder unter festen Führungsschienen bewegen“. Die Vorteile des Protokolls betreffen also nicht nur Lokomotiven und Güter- und Personenwagen, sondern auch Stra-

ßenbahnen und U-Bahnen, Personbeförderer auf Flughäfen sowie Eisenbahngerüste und -kräne, die in Häfen auf Schienen fahren.

Obwohl das Protokoll nicht für Verkäufe gilt und nicht als Eigentumsnachweis gedacht ist, sondern nur für Sicherungsrechte an Fahrzeugen, gibt es im Protokoll eine gesonderte Bestimmung für die Mitteilung einer Veräußerung (Artikel XVII). Diese erlaubt es Verkäufern, Veräußerungen im internationalen Register einzutragen und damit die Transaktion zu melden, auch wenn weder der Verkäufer noch der Käufer Rechte aus dem Protokoll erwerben. Praktisch alle Verträge über den Verkauf von Rollmaterial gelten jedoch als Vorbehalttsverkäufe, so dass der Kaufvertrag ein internationales Sicherungsrecht begründet, das eintragungsfähig ist (und nach dem Verkauf erlischt).

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll findet immer dann Anwendung, wenn der Schuldner seinen Hauptgeschäfts-sitz in einem ratifizierenden Staat hat. Dies muss so sein, da gewährleistet sein muss, dass die Gläubigerrechte unabhängig davon gelten, wo sich das Rollmaterial zu einem beliebigen Zeitpunkt befindet. Gleichzeitig ist jedoch auch klar, dass es für einen Gläubiger schwierig sein kann, seine Rechte in Bezug auf die finanzierte Ausrüstung wahrzunehmen, wenn sich das Rollmaterial zu diesem Zeitpunkt in einem Staat befindet, der das Protokoll noch nicht ratifiziert hat. Dieses Risiko für die Gläubiger sollte jedoch nur vorübergehend bestehen und mit der Ratifizierung des Protokolls durch weitere Staaten verschwinden. Es zeigt sich daran, dass die Staaten bei der Annahme des Protokolls regional handeln müssen. Darüber hinaus kann die Eintragung eines internationalen Sicherungsrechts in nicht ratifizierenden Staaten rechtliche Auswirkungen nach nationalem Recht haben, und es gibt auch Erfahrungswerte aus dem Betrieb des parallelen Luftfahrtprotokolls zum Übereinkommen von Kapstadt, wonach Gläubiger Sicherungsrechte in das internationale Register eintragen, selbst wenn sich

der Schuldner in einem nicht ratifizierenden Staat befindet (oder im Falle des Luftfahrtprotokolls das Luftfahrzeug in einem nicht ratifizierenden Staat eingetragen ist), weil der Vorteil des Registers darin besteht, dass es eine öffentliche Bekanntmachung des Eigentums oder der Sicherungsrechte gibt. Dies wird insbesondere im Eisenbahnsektor von Bedeutung sein, da es keine nationalen Register gibt, die solche Rechte zeigen.

Recht der Wiederinbesitznahme

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll gewährt den Inhabern internationaler Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial klare Gläubigerrechte, einschließlich des Rechts auf Wiederinbesitznahme bei Nichterfüllung oder Insolvenz eines Schuldners, dem vorrangigen Anliegen jedes gesicherten Gläubigers.

Artikel 8 des Übereinkommens von Kapstadt, geändert durch Artikel VII des Protokolls, enthält detaillierte Bestimmungen über die Rechte des Gläubigers bei Nichterfüllung durch einen Schuldner. Grundsätzlich kann der Gläubiger, sofern dies in der Finanzierungsvereinbarung vorgesehen ist und sofern ein Vertragsstaat nicht durch Erklärung die Einschaltung eines Gerichts verlangt, den Vermögensgegenstand bei Eintritt einer Nichterfüllung in Besitz nehmen und ihn verkaufen oder neu vermieten.

Dieses Wiederinbesitznahmerecht des Gläubigers unterliegt jedoch der grundsätzlichen Einschränkung, bei Vorliegen eines starken politischen Grundes nicht ausgeübt werden zu können. Die Verfasser des Protokolls erkannten an, dass es Situationen geben kann, in denen der Verlust für die Gemeinschaft durch die Wiederinbesitznahme von Rollmaterial unverhältnismäßig höher wäre als der individuelle Gewinn für den Gläubiger. Ein klassischer Fall ist der S-Bahn-Verkehr, wo die Tatsache, dass viele Tausend Menschen am Morgen nicht zur Arbeit kommen, zu wirtschaftlichem

Chaos und großen Verlusten für die gesamte Wirtschaft führen könnte. Das Protokoll enthält daher in Artikel XXV eine gewisse „Ausnahme für öffentliche Zwecke“. Diese ermöglicht es einem Vertragsstaat, weiterhin geltende Rechtsvorschriften anzuwenden, die die Wiederinbesitznahmerechte in Bezug auf „rollendes Eisenbahnmaterial [...], das üblicherweise zum Zweck der Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung [...] eingesetzt wird“, ausschließen, ruhen lassen oder regeln. Das Eisenbahnmaterial muss in einer Erklärung bestimmt werden, und für den Zeitraum, in dem das Wiederinbesitznahmerecht ausgesetzt ist, muss die Regierung oder eine andere Partei, die den Besitz übernommen hat, das rollende Eisenbahnmaterial bis zur Rückgabe an den Gläubiger erhalten und instand halten und dem Gläubiger eine Entschädigung zahlen, die höher ist als der Betrag, der nach dem lokalen Recht oder dem marktüblichen Nutzungsentgelt anfallen würde.

Theoretisch kann ein Staat auch eine zweite Erklärung abgeben, dass er keine Entschädigung zahlt, wenn dies nach lokalem Recht nicht erforderlich ist. Dies ist jedoch höchst unwahrscheinlich, da jede bekannt gemachte Absicht, die Wiederinbesitznahme eines Gläubigers bei Nichterfüllung eines Schuldners ohne Entschädigung des Gläubigers zu blockieren, unweigerlich bedeuten würde, dass kein Gläubiger bereit wäre, das Risiko einer Kreditvergabe für die betreffende Rollmaterialkategorie einzugehen. Wichtig dabei ist auch, dass eine solche Änderung der Gläubigerrechte nur unter Bezugnahme auf eine bestimmte Kategorie von Eisenbahnaustrüstung vorgenommen werden kann, die üblicherweise zur Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung verwendet wird. Der Ausschluss des Wiederinbesitznahmerechts kann nicht durch Bezugnahme auf den Verwendungszweck des Rollmaterials erfolgen. Den Gläubigern muss klar sein, welche Ausrüstungsarten unter eine solche Erklärung fallen.

Ein weiteres heikles Thema, das im

Protokoll behandelt wird, ist der Fall, in dem der Gläubiger die finanzierte Ausrüstung aufgrund einer Insolvenz des Schuldners wieder in Besitz nehmen will. In Artikel IX des Protokolls sind dem ratifizierenden Staat hierfür vier Optionen gegeben. Er kann entweder bestehendes Recht anwenden oder erklären, eine der übrigen drei Alternativen anzuwenden. Alternative A ist sehr stark auf die Interessen des Gläubigers ausgerichtet und ermöglicht eine Wiederinbesitznahme ohne gerichtliche Anordnung. Alternative B hingegen begünstigt den Schuldner; hier ist eine gerichtliche Anordnung erforderlich, bevor eine Wiederinbesitznahme erfolgen kann. Obwohl dies für einige Staaten, die lokale Betreiber schützen wollen, eine verlockende Option sein mag, würde es schlussendlich dazu führen, dass die Verfügbarkeit von privatem Kapital erheblich eingeschränkt würde, da die Position des Gläubigers letztlich zu schwach wäre. Eine dritte Möglichkeit ist eine abgeänderte Fassung der Alternative A, bei der die Wiederinbesitznahme durch ein Gericht blockiert werden kann – allerdings nur dann, wenn der Gläubiger während des Zeitraums, in dem die Wiederinbesitznahme blockiert ist, in den Genuss der Vorteile der Vereinbarung kommt. Diese dritte Option (Alternative C) kann in Staaten, in denen es verfassungsrechtliche Einschränkungen der Inbesitznahme im Wege der Selbsthilfe gibt, besser geeignet sein. Im Falle einer Wiederinbesitznahme ist der Vertragsstaat, in dem sich der Schuldner befindet, nach Artikel X verpflichtet (sofern er die erforderliche Erklärung abgegeben hat), „bei der Durchführung des Artikels IX [...] mit ausländischen Gerichten und ausländischen Insolvenzverwaltern so weit wie möglich zusammen [zu arbeiten]“.

Das Registrierungssystem

Internationale Sicherungsrechte werden in ein neues internationales Register mit Sitz in Luxemburg eingetragen, das rund um die Uhr von der Öffentlichkeit im Internet konsultiert werden kann. Sofern die Parteien

nichts anderes vereinbaren, richtet sich der Vorrang der internationalen Sicherungsrechte nach dem Zeitpunkt der Eintragung. Mit anderen Worten haben früher eingetragene Rechte Vorrang vor späteren Eintragungen. Bei der Übertragung eines internationalen Sicherungsrechts behält es seinen Rang. Das Protokoll enthält spezifische Bestimmungen für so genannte „schon bestehende Rechte“, d. h. Sicherungsrechte, die vor dem Inkrafttreten des Protokolls in dem Staat, in dem sich der Schuldner befindet, geschaffen wurden. Der Vorrang des früheren Rechts wird also für eine bestimmte Anzahl von Jahren geschützt, je nach dem von einem Vertragsstaat benannten Zeitraum, obwohl eine bessere Lösung für die Parteien darin bestünde, zusätzliche Dokumente abzuschließen, um nicht nur den Vorrang des Sicherungsrechts, sondern auch die Anwendung der anderen Gläubigerrechte gemäß dem Protokoll zu gewährleisten.

All dies setzt voraus, dass jegliches unter das Protokoll fallende Rollmaterial eindeutig identifizierbar ist, dass einmal zugeteilte Identifikationsnummern nicht mehr dupliziert oder wiederverwendet werden können und dass das betreffende einzelne rollende Eisenbahnmaterial seine Nummer niemals ändert. Dies bedeutet, dass die nach dem Protokoll vergebene Nummer neben der laufenden (Immatrifikations-) Nummer für das Rollmaterial läuft und diese nicht ersetzt.

Technisch gesehen erlaubt das Protokoll drei Identifikationsarten: einen eindeutigen Identifikator, der durch das internationale Register festgelegt wird, eine Seriennummer des Herstellers oder ein nationales oder regionales Nummerierungssystem, das durch einen Vertragsstaat festgelegt wird. In allen Fällen muss die Nummer nachgewiesenermaßen eindeutig sein. Tatsächlich ist die einzige praktische Lösung aber die vom internationalen Register vergebene Nummer. Dadurch wird nicht nur die Kohärenz gewährleistet, sondern auch die immensen Komplikationen und damit die Kosten für den Betrieb eines Registers mit bis

zu drei verschiedenen Identifikationsarten, die in sich schon unterschiedlich sein können, vermieden (so kann das Identifizierungssystem eines Herstellers alphanumerisch sein, andere einfach numerisch, und es kann unterschiedliche Systeme für verschiedene Arten von Rollmaterial geben).

Der vom Register vergebene Identifikator wird als URVIS-Nummer (Unique Rail Vehicle Identification System) bezeichnet. Diese 20-stellige Nummer wird vom Registerführer einem bestimmten Rollmaterial zugeordnet und auf diesem dauerhaft angebracht. In diesem Rahmen kommen auch RFID-Chips und andere Systeme, die GPS oder andere Technologien nutzen, zur Verfolgung der Ausrüstung in Echtzeit zum Einsatz. Eine einmal zugeteilte Nummer wird nie wiederverwendet oder dupliziert. Das System ist unabhängig von der Art des Vermögensgegenstandes immer dasselbe und garantiert eindeutig, nicht nur zum Zeitpunkt der Zuteilung, sondern auch fortlaufend.

Der Registerführer des internationalen Registers wurde bereits ernannt (Regulis SA, eine Tochtergesellschaft von SITA). Zudem wird das Register von einer zwischenstaatlichen Aufsichtsbehörde verwaltet werden, die bei Inkrafttreten des Protokolls förmlich eingerichtet wird. Die OTIF wird als Sekretariat der Aufsichtsbehörde eine wichtige Rolle spielen und von einem Sachverständigenausschuss unterstützt werden. Der erste Satz an Vorschriften und Betriebsverfahren wird mit Inkrafttreten des Protokolls erlassen.

Wann geht es los?

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll erfordert die Ratifizierung durch vier Staaten und die Bestätigung durch die als Sekretariat fungierende OTIF, dass das internationale Register funktionsfähig ist. Es wird erwartet, dass es in den ratifizierenden Staaten im Laufe des Jahres 2019 in Kraft tritt. Bis Ende Mai 2018 wurde es von der Europäischen Union (in Übereinstim-

mung mit ihren Zuständigkeiten), Gabun und Luxemburg ratifiziert; Schwei- den steht kurz vor der Ratifizierung. Von Frankreich, Deutschland, Italien, Mosambik, der Schweiz und dem Ver- einigten Königreich wurde es unter- zeichnet; in diesen Ländern läuft der Ratifizierungsprozess. Zahlreiche wei- tere Staaten arbeiten aktiv an der An- nahme des Protokolls.

Es handelt sich um ein bewährtes System. Das Übereinkommen von Kapstadt und das Luftfahrtprotokoll wurden inzwischen von 71 Staaten angenommen, für die die Annahme des Luxemburger Eisenbahnprotokolls sehr unproblematisch sein sollte. Das entsprechende internationale Regis- ter für Luftfahrzeuge in Dublin läuft seit 2006 reibungslos und enthält über 850.000 Eintragungen interna- tionaler Sicherungsrechte an Luftfahrt- zeugen mit einem geschätzten Wert von über 500 Milliarden US-Dollar. Der benannte Registerführer für das internationale Register in Luxemburg ist eine Tochtergesellschaft des Re- gisterführers in Dublin.

Mit seinem Inkrafttreten wird das Protokoll dem Privatsektor die Finanzierung von rollendem Eisenbahn- material erleichtern und verbilligen. Laut einer kürzlich von der Beratungs- gesellschaft Oxera für die Rail Wor- king Group erstellten Studie wird das Protokoll 20 ausgewählten Staaten in Europa direkte mikroökonomische Vorteile in Höhe von 19,4 Milliarden Euro bringen. Eine zweite Studie über diverse ehemalige UdSSR-Staaten mit 1520-mm-Schiennennetz wird in Kürze veröffentlicht und ebenfalls einen Nutzen von weit über beinahe 14 Milliar- den Euro in dieser Region aufzeigen. Der makroökonomische Nutzen ist da- bei noch nicht einmal mit einberech- net.

Vereinbarkeit des Luxemburger Eisenbahnprotokolls mit lokalem Recht

Wie bei jedem internationalen Vertrag zur Harmonisierung der geltenden Rechtsvor-schriften wird das Proto-

koll in einigen Staaten das nationale Recht ändern und die Stellung der Gläubiger verbessern.

In einigen Staaten kann die Änderung des Insolvenzrechts ein Problem darstellen und muss über einen längeren Zeitraum, etwa im Rahmen einer allgemeinen Insolvenz-rechtsreform, beschlossen werden.

Ein weiteres Thema wird die Spannung zwischen lokalen Gesetzen zur Vermögenssicherung, insbesondere wenn es ein lokales Register für persönliches Eigentum gibt, und einem Sicherungssystem, das im Widerspruch zu den Regeln des Protokolls stehen könnte, sein. Einige Staaten werden sich dieses Themas eventuell annehmen müssen, wobei das Ergebnis, die Vorrangstellung des Protokolls, nicht zu umgehen ist.

Da das eindeutige Nummerierungssystem parallel zu den Immatrikulationsnummern arbeitet, muss dies keinen offensichtlichen Konflikt darstellen. Regierungen, Hersteller und Betreiber können dies als Gelegenheit nutzen, ihre – ohnehin zu regulierenden – Identifizierungspraktiken für Rollmaterial zu konsolidieren, indem sie sich auf das URVIS-Nummerierungssystem stützen. Darüber hinaus wird die Schaffung eines einheitlichen Identifizierungssystems, das für alle Arten von Rollmaterial gilt, für viele

Regierungen ein wichtiger Schritt nach vorn sein und es ihnen erleichtern, ein gemeinsames System zur Regulierung und Kontrolle aller Arten von Rollmaterial einzuführen. Es wird in vielen Bereichen helfen, nicht nur die Verfolgung jeglichen Rollmaterials zu erleichtern, sondern auch den Weg für maßgeschneiderte Instandhaltungsprogramme und effizientere Versicherungsprotokolle zu ebnen.

Entspannter ist die Frage der Autonomie der Parteien in Bezug auf die Wahl des auf die Sicherungsvereinbarungen und Leasingverträge anzuwendenden Rechts. Unter der Voraussetzung einer von den betreffenden Vertragsstaaten abgegebenen Erklärung, ermächtigt Artikel VI die Parteien, das auf die die Sicherheit begründende Vereinbarung anzuwendende Recht frei zu wählen. Diese Bestimmung ist insofern hilfreich, als sie unabhängig vom Standort des Schuldners gilt, was die Erstellung standardisierter Finanzierungsvereinbarungen erleichtert und gleichzeitig offensichtliche Rechtskollisionsrisiken ausschließt.

Das letzte Puzzleteilchen

Mit seinem Inkrafttreten wird das Luxemburger Eisenbahnprotokoll zu einem wesentlichen Element der neuen internationalen Eisenbahnordnung und Teil eines einheitlichen

Eisenbahnrechts, das nicht nur die grenzüberschreitende Güterbeförderung durch rollendes Eisenbahnmaterial sowie Zulassung und Betrieb des rollenden Eisenbahnmaterials regelt, sondern ebenfalls sicherstellt, dass die Eigentumsansprüche auf das Rollmaterial selbst in einem gemeinsamen System angemessen geschützt werden, wodurch ein weiteres Hindernis für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb beseitigt wird. Das Protokoll bietet jedoch noch mehr. Es liefert einen Mechanismus, mit dem neues Rollmaterial beschafft und durch private Finanzierung zu einem vernünftigen Preis in das System eingebbracht werden kann. Hierdurch sind Betreiber nicht mehr gezwungen, staatliche Finanzierung oder Garantien für die Beschaffung von rollendem Eisenbahnmaterial in Anspruch zu nehmen (und die Regierungen von dieser Last befreit). Dies ist ganz im Sinne ihrer Bestrebungen, den internationalen Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr für die Logistikbranche und die Reisenden in einen wettbewerbsfähigen, kostengünstigen und ökologisch nachhaltigen Verkehrsdiens umzuwandeln. Die Staaten sollten das Protokoll rasch verabschieden und das letzte Puzzleteilchen einfügen.

Howard Rosen
Chairman of the Rail Working Group