



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

**SG-18037-AG 13/12
25.05.2018**

Original: EN

13. TAGUNG

Teilrevision der ER CUI

Vorschlag zur Änderung der Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) des Grundübereinkommens und des Titels sowie der Artikel 1, 3, 5 (§ 1), 5bis (§§ 1 und 2), 7 (§ 2), 8, 9 (§ 1) und 10 (§ 3) der ER CUI und der Erläuternden Bemerkungen

I. EINLEITUNG

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss auf seiner 26. Tagung am 27. und 28. Februar 2018 die Vorschläge zur Änderung des Titels und der Artikel 1, 3, 5 (§ 1), 5bis (§§ 1 und 2), 7 (§ 2), 8, 9 (§ 1) und 10 (§ 3) der ER CUI geprüft. Da die in der Zuständigkeit des Revisionsausschusses liegenden Änderungen der ER CUI eng mit den Änderungen verbunden sind, die in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallen, hat der Revisionsausschuss den Generalsekretär gemäß Artikel 33 § 4 Satz 2 COTIF aufgefordert, alle Änderungen der ER CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

Alle von der Generalversammlung gemäß Artikel 33 §§ 2 und 3 COTIF beschlossenen Änderungen der ER CUI treten gemäß Artikel 34 COTIF in Kraft.

Infolge einer redaktionellen Änderung des Titels der ER CUI müssen die Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) des Grundübereinkommens geändert werden.

Anlage 1 dieses Dokuments enthält Textvorschläge zur Änderung der Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) des Grundübereinkommens und der ER CUI.

Der Revisionsausschuss hat die Begründung für die Änderung der ER CUI geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Anlage 2 dieses Dokuments enthält Textvorschläge zur Änderung der Erläuternden Bemerkungen.

II. KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

2. Der aktuelle Anwendungsbereich der ER CUI ist mehrdeutig. Sie gelten nur für den internationalen Eisenbahnverkehr, während die Fahrwegkapazitäten auf nationaler Ebene vergeben werden.

Das Problem mit dem aktuellen Wortlaut rührt daher, dass der internationale Eisenbahnverkehr über einen Beförderungsvertrag definiert wird. Ein die Eisenbahninfrastruktur nutzender Zug kann jedoch gleichzeitig Passagiere oder Güter im innerstaatlichen und solche im grenzüberschreitenden Verkehr befördern. In derartigen Fällen ist es schwierig, bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur klar zu unterscheiden zwischen der Nutzung zur Ausführung innerstaatlicher Beförderungen einerseits und der Nutzung zur Ausführung grenzüberschreitender Beförderungen andererseits. Unter Berücksichtigung der internationalen Natur des gesamten COTIF-Systems sowie der Tatsache, dass eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr für die meisten Mitgliedstaaten nicht akzeptabel wäre, wurde beschlossen, dass die ER CUI ausschließlich auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung finden sollten.

Während das Sekretariat der OTIF den Anwendungsbereich der ER CUI in der Vergangenheit theoretisch stets recht breit ausgelegt hat, wurden die ER CUI bis zuletzt noch kaum oder überhaupt nicht angewendet. Zweck dieser Klarstellung des Anwendungsbereichs ist es daher sicherzustellen, dass die ER CUI an den notwendigen oder wünschenswerten Stellen, d.h. im internationalen Eisenbahnverkehr (Güterkorridore, internationale Reisezüge), auch wirklich angewendet werden. Gleichzeitig muss klar sein, dass die ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr keine Anwendung finden. Besonders wichtig ist diese Klarstellung im Bereich der gegenseitigen Haftung der beiden Parteien des Nutzungsvertrages (Beförderer und Infrastrukturbetreiber).

Rechtlich gesehen gibt es keine internationalen Trassen. Folglich galt es, den internationalen Eisenbahnverkehr genau zu definieren.

III. VORBEREITENDE ARBEITEN

3. Auf seiner 25. Tagung (Bern, 25.-26.6.2014) hat der Revisionsausschuss der Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs zugestimmt, die u. a. gemeinsam mit der Europäischen Union und dem CIT Vorschläge zur Änderung der ER CUI ausarbeiten sollte. Seitdem hat sich die vom Generalsekretär zur Revision der ER CUI eingerichtete Arbeitsgruppe viermal getroffen: am 10. Dezember 2014, am 8. Juli 2015, am 24. November 2015 und am 31. Mai 2016.¹ Ihre Hauptaufgabe war es, Klarheit in den derzeit unterschiedlich ausgelegten Anwendungsbereich der ER CUI zu bringen, da die aktuelle Unklarheit sich negativ auf die Anwendung und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem die Infrastrukturbetreiber, auswirkt.

In einer Rahmenbemerkung (Dok. CUI 1/2 vom 09.10.2014²) wurde der Revisionsbedarf sowie die zu überarbeitenden Themen näher erläutert. Dieses Dokument diente der Arbeitsgruppe „ER CUI“ als Diskussionsgrundlage.

4. Neben den Mitgliedstaaten haben auch die Europäische Kommission und Vertreter der Stakeholder (CIT, EIM, RNE, CER) an den Arbeiten teilgenommen. Das Sekretariat ist sich der Wichtigkeit des Inputs der Sektorverbände, die die beiden Parteien des Nutzungsvertrages für Eisenbahninfrastruktur vertreten, bewusst gewesen. Diese wurden von Beginn an an den Arbeiten beteiligt.

Als Verband der Beförderer wies das CIT auf die Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung der ER CUI hin; die schwierige rechtliche Situation der Beförderer ergebe sich daraus, dass sie ihren Kunden gegenüber für durch die Eisenbahninfrastruktur verursachte Schäden haften, gegenüber den Infrastrukturbetreibern jedoch nur begrenzte Rückgriffsmöglichkeiten haben.

Die europäischen Infrastrukturbetreiber erkannten die Notwendigkeit einer Klarstellung des Anwendungsbereichs an, stellten sich jedoch wiederholt jeglicher Änderung entgegen, durch die ihre Haftung ausgeweitet würde, insbesondere in Bezug auf indirekte Schäden des Beförderers. Zur Rechtfertigung dieser Haltung wiesen sie darauf hin, dass Infrastrukturbetreiber, die sehr strengen Preisregeln auf der Grundlage des EU-Rechts unterworfen seien, die betrieblichen Risiken nicht in ihre Preise aufnehmen könnten und keine Kontrolle über von den Beförderern gezahlte Entschädigungen hätten, die sie diesen dann für Vermögensschäden erstatten müssten.

Die Diskussionen und Kommentare vonseiten der Mitgliedstaaten und Stakeholder waren umfassend und gründlich. Auch Herr Prof. Freise hat mit seiner juristischen Expertise einen erheblichen Beitrag zu den Arbeiten der Gruppe geleistet.

5. Am Ende der 4. Tagung konnte eine Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe dem Prinzip zustimmen, dass der Anwendungsbereich besser mit den CIV- und CIM-Beförderungsverträgen koordiniert werden und an den internationalen Verkehr (für diese Zwecke in den ER CUI eigens definiert) geknüpft werden sollte, der die in einem Mitgliedstaat liegende Infrastruktur nutzt. Damit soll der auf diese Art überarbeitete Anwendungsbereich der CUI die Realität besser widerspiegeln.

Am 8. Juni 2016 hat der Generalsekretär den Mitgliedern der Arbeitsgruppe den Text der zu ändernden Artikel der CUI in der aus der 4. Tagung der Arbeitsgruppe hervorgegangenen Fassung mitgeteilt. Die entsprechenden Auszüge aus den Erläuternden Bemerkungen wurden in Übereinstimmung mit den vorgeschlagenen Änderungen sowie mit den von einigen Mitgliedern nach der 4. Tagung eingegangenen Fragen und Kommentaren angepasst und am 24. Juli 2016 an alle Mitglieder der Arbeitsgruppe verschickt.

¹ Berichte dieser Tagungen sind auf der Website der OTIF verfügbar: <http://otif.org>, siehe Tätigkeiten/Eisenbahnvertragsrecht/Arbeitsgruppe „ER CUI“.

² Veröffentlicht unter http://otif.org/de/?page_id=545.

Auch die endgültigen Stellungnahmen der Sektorverbände hat der Generalsekretär nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe erhalten.

Die EIM begrüßten die Tatsache, dass der Anwendungsbereich der ER CUI auch in der endgültigen Fassung des Vorschlags des Generalsekretärs an die ER CIV/CIM geknüpft blieb. Für die EIM bedeutete dies, dass der Anwendungsbereich nicht auf den innerstaatlichen Verkehr ausgeweitet werden kann. Dieselbe Bedingung, die für Personen- und Sachschäden gilt, sollte laut EIM auch auf Vermögensschäden des Beförderers angewendet werden. Das Rückgriffsrecht des Beförderers sollte sich daher nur auf Vermögensschäden aus Entschädigungen erstrecken, die der Beförderer unter den ER CIV und CIM für während der Nutzung der Infrastruktur entstandene Schäden zu zahlen hat (vgl. Erläuterungen zu Artikel 8).

Das CIT machte auf die Tatsache aufmerksam, dass der Anwendungsbereich in der letzten Fassung des Vorschlags des Generalsekretärs eingeschränkt wurde, insofern als zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen: 1. „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ und 2. „im internationalen Eisenbahnverkehr“ gemäß Definition in Artikel 3 CUI. Aus Sicht des CIT sollte ferner auch das Element der „Koordination zwischen Infrastrukturbetreibern“ nicht in die Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ aufgenommen werden. In Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sollte laut CIT die innerstaatliche Teilstrecke vor oder nach einer internationalen Beförderung nicht ausgeschlossen werden. Ganz allgemein vertrat das CIT die Forderung nach einem besseren Gleichgewicht im Haftungsregime und wies darauf hin, dass neben den Entschädigungen gemäß ER CIM und CIV die Beförderer auch andere Vermögensschäden zu tragen hätten, wie diejenigen aus Entschädigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1371/2007 zu den Fahrgastrechten und -pflichten.

6. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Revision der ER CUI behandelt. Die Mehrheit der Ausschussmitglieder befürwortete den vorgeschlagenen neuen Anwendungsbereich und bestätigte, dass die Bestimmungen über die Haftung der Infrastrukturbetreiber nicht inhaltlich geändert, sondern nur in Bezug auf Vermögensschäden präzisiert werden sollten. Als Ergebnis des Revisionsausschusses wurden folgende Änderungen am Vorschlag zur Teilrevision der ER CUI vorgenommen:

- redaktionelle Änderungen an Artikel 1 § 1,
- Angleichung der deutschen Fassung der Artikel 1 und 3 an die englische und die französische Fassung,
- Aufnahme der für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen in die Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass in einigen Mitgliedstaaten der OTIF die Zuweisung von Zugtrassen anderen Stellen als dem Infrastrukturbetreiber obliegt.

Außerdem wurde beschlossen, den Begriff der Koordinierung der Zugtrassen durch die Infrastrukturbetreiber in die Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen.

IV. BEGRÜNDUNG DER ÄNDERUNGEN

7. Mehrere Aspekte dieses Vorschlags sind separat zu betrachten.

Anwendungsbereich (Artikel 1 ER CUI)

Der Anwendungsbereich wurde auf allen drei Tagungen der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert. Die Arbeitsgruppe hat verschiedene Lösungen untersucht. Hauptthema war die Frage, ob der Anwendungsbereich der ER CUI von den CIV- und CIM-Beförderungsverträgen entkoppelt werden sollte oder nicht, und wenn ja, in welchem Ausmaß. Grund hierfür war, dass es tatsächlich dieser Link zwischen dem Anwendungsbereich der ER CUI und *individuellen* Beförderungsverträgen war, der als das die derzeitige Unklarheit verursachende Problem identifiziert worden war.

Sobald dieses Loslösungsthema einmal im Raum stand, stellte sich logischerweise auch die Frage, was in anderen Nutzungsfällen der Eisenbahninfrastruktur gilt, wenn also keine Verbindung zu Beförderungen gemäß CIV oder CIM besteht, wie etwa bei Leerfahrten, Testfahrten oder Instandhaltungsfahrzeugen/-zügen. Nachdem sich die Arbeitsgruppe einen Überblick über derartige Nutzungsarten der Eisenbahninfrastruktur verschafft hatte, sprach sich eine Mehrheit ihrer Mitglieder dafür aus, dass diese „nicht kommerzielle Nutzung“ von dem neu zu bestimmenden Anwendungsbereich ausgenommen sein sollte. Die ER CUI finden nur auf die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch zu kommerziellen Zwecken betriebene Züge Anwendung, also Züge, deren Beförderungszweck der Rechtsordnung der CIV/CIM unterliegt. Vor diesem Hintergrund erkannte die Arbeitsgruppe an, dass es eine Verknüpfung zwischen den ER CUI und den ER CIV/CIM geben muss. Klar war aber auch, dass ein Lastlauf eines Zuges auch einen Leerlauf umfassen kann, welcher dann unter die „kommerzielle Nutzung“ fallen würde, womit er weiterhin demselben Rechtsregime unterliegt.

Schlüsselement dieses überarbeiteten Wortlauts ist, wie sich herausgestellt hat, der Ausdruck „im internationalen Eisenbahnverkehr“. Die Arbeitsgruppe war sich im Klaren darüber, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF dazu ausgelegt sind, zusammen ein einheitliches Regelsystem zu bilden und keine alleinstehenden Regeln. Sie hat daher zunächst geprüft, ob der in Artikel 6 COTIF erwähnte Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ klar genug ist, um den Anwendungsbereich der ER CUI zu bestimmen. Zudem wurden auch zahlreiche mögliche Zusatzelemente geprüft (internationaler Verkehrsdienst, internationaler Zug). Schließlich kam die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass eine neue Begriffsbestimmung für diesen Begriff benötigt wird, um auch der Tatsache Rechnung tragen zu können, dass im internationalen Verkehr in der Praxis mehrere nationale Trassen genutzt werden. Aus diesem Grund müssen die ER CUI zwei oder mehrere aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge abdecken, die für die Durchführung des internationalen Verkehrs verwendet werden. Angesichts dessen wurde eine entsprechende neue Begriffsbestimmung zu Artikel 3 hinzugefügt (siehe unten).

In Übereinstimmung mit dem Entwurf für Artikel 1 müssen für eine Anwendung der ER CUI also folgende drei Bedingungen gegeben sein:

- Bestehen eines Nutzungsvertrages für die Eisenbahninfrastruktur in dem Mitgliedstaat,
- Durchführung dieses Vertrages im Kontext des internationalen Eisenbahnverkehrs,
- Durchführung der Beförderung zu Zwecken der ER CIV/CIM.

Begriffsbestimmungen (Artikel 3 ER CUI)

„internationaler Eisenbahnverkehr“ (neuer Buchst. aa)

Dank dieser neuen, eigens für die Zwecke der ER CUI kreierten Begriffsbestimmung war es möglich, den aus der 4. Tagung hervorgegangenen Textentwurf für Artikel 1 relativ simpel zu halten.

Das Thema der Koordination aufeinanderfolgender nationaler Trassen durch die Infrastrukturbetreiber als bestimmendes Element des Begriffes „internationaler Eisenbahnverkehr“ wurde ausführlich diskutiert. Obwohl diese Definition auf der rechtlichen Lage innerhalb der EU-Mitgliedstaaten basiert, beschränkt sich die Notwendigkeit der Koordination aufeinanderfolgender nationaler Trassen nicht auf EU Staaten. Sie besteht auch außerhalb der EU, in Staaten wie Serbien oder der Türkei.

Die Diskussion hat ergeben, dass die Koordinierung aufeinanderfolgender Zugtrassen, wie in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums definiert, als wichtiger Bestandteil der Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ anerkannt wurde. Die dagegen vorgebrachten Argumente zugunsten anderer Lösungen (etwa ‚Koordinierung‘ durch ‚vom Beförderer bereitzustellende relevante Informationen‘ oder schlicht durch ‚Koordinierungspflicht‘ zu ersetzen, um alle Situationen, wo eine derartige Koordinierung notwendig ist und gefordert wurde, jedoch nicht stattgefunden hat, abzudecken) wurden abgelehnt. Zum einen wären die Informationen des Beförderers nicht ausreichend, zum anderen kann beim Entwerfen von Rechtstexten nicht davon ausgegangen werden, dass Rechtsvorschriften des nationalen oder des EU-Rechts (welche die Koordination vorschreiben) nicht eingehalten werden. Wenn Richtlinie 2012/34/EU nicht in allen EU-Mitgliedstaaten korrekt umgesetzt sein sollte, wäre der Versuch, dies über eine Revision der CUI zu korrigieren, nicht der richtige Ansatz. Nichtsdestoweniger hat ein Mitgliedstaat selbst nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe noch die Meinung vertreten, dass „Kooperation“ und nicht „Koordination“ das Schlüsselement sein sollte.

Ein spezifisches Charakteristikum der ER CUI, insbesondere im Vergleich mit den ER CIV/CIM ist, dass die Begriffsbestimmungen der CUI nicht nur Elemente des Privatrechts enthalten, sondern auch solche des öffentlichen Rechts. Obwohl Regulationsgegenstand der ER CUI die Regulation von Verträgen ist, kann bestehendes öffentliches Recht, welches den Rahmen für diese Verträge liefert, und insbesondere EU-Recht, nicht ignoriert werden. Für die Mitgliedstaaten der EU ist es wichtig, dass die ER CUI an dieses öffentliche Recht angepasst werden: Erst nach dem Inkrafttreten (in 2010) der notwendigen Anpassungen an das EU-Recht (angenommen von der 24. Tagung des Revisionsausschusses in 2009) konnten sie ihre Erklärungen über die Nichtanwendung der ER CUI zurückziehen.

Aus diesem Grund wurde es nach langen Diskussionen als angemessen empfunden, die Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ auf aus dem öffentlichen Recht der EU entnommene Begriffe oder Konzepte wie „grenzüberschreitende Zugtrasse“ und die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung von Fahrwegskapazitäten (d. h. Zugtrassen) zu stützen. Auf seiner 26. Tagung stellte der Revisionsausschuss klar, dass Zugtrassen nicht nur von den Infrastrukturbetreibern, sondern auch von anderen mit der Trassenvergabe beauftragten Stellen koordiniert werden können.

Darüber hinaus baten die Mitgliedstaaten darum, den Begriff der Koordinierung in den Erläuternden Bemerkungen zu erklären. Unter Koordinierung ist die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung nationaler Zugtrassen zu verstehen.

„Beförderer“ (Buchst. c))

Vor diesem Hintergrund kam zu einem frühen Arbeitsstadium die Frage auf, ob die Begriffsbestimmung für „Beförderer“ noch immer zutreffend sei. Alternativ wurde der Begriff „Nutzer“ vorgeschlagen und untersucht. Als Ergebnis dieser Diskussion kam heraus, dass infolge der tatsächlichen engen Verbindung zwischen den ER CIV/CIM einerseits und den ER CUI andererseits der Begriff „Beförderer“ weiterhin Sinn ergibt und beibehalten werden sollte. Gleichzeitig war sich die Arbeitsgruppe jedoch im Klaren darüber, dass dieser Begriff für die Zwecke der ER CUI anders definiert worden war als für die Zwecke der ER CIV/CIM:

1. Nur ein Beförderer mit Betriebsgenehmigung ist zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur berechtigt. Die „Betriebsgenehmigung“ ist als Element der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ von der

Arbeitsgruppe „ER CUI“ diskutiert worden und seine Notwendigkeit wurde mehrheitlich bestätigt. Im Gegensatz dazu ist ein Beförderer gemäß CIV/CIM nicht zwangsweise ein Eisenbahnunternehmen mit Betriebsgenehmigung.

2. Ein ausführender Beförderer, der die Eisenbahninfrastruktur nutzt, ist ein „Beförderer“ im Sinne der ER CUI. Infolge der fehlenden Vertragsbeziehung zwischen ihm und dem Reisenden oder Absender ist ein ausführender Beförderer hingegen kein „Beförderer“ im Sinne der ER CIV/CIM.

Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe den Wortlaut der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ an ähnliche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im EU-Recht (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.

Haftung des Betreibers (Artikel 8)

Der vorherrschenden Meinung in der Arbeitsgruppe zufolge, die vom 26. Revisionsausschuss soweit bestätigt wurde, sollte die Haftung des Infrastrukturbetreibers nicht ausgedehnt werden. Die Streichung von Buchst. c) und das Hinzufügen eines neuen Satzes in § 1 sollten folglich lediglich redaktionelle Anpassungen sein. Der Wortlaut des Artikels 8 § 1 CUI wurde dahingehend angepasst, dass die unterschiedliche Natur direkter Schäden einerseits und indirekter Schäden (Vermögensschäden) andererseits berücksichtigt werden kann. Im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a) und b)

- treten Vermögensschäden nicht während der Nutzung der Infrastruktur ein, sondern erst später, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat. Nichtsdestoweniger muss der Schaden seinen Ursprung in der Eisenbahninfrastruktur während ihrer Nutzung haben;
- können Vermögensschäden nicht von den Hilfspersonen des Beförderers erlitten werden, sondern nur vom Beförderer selbst. Es sollte berücksichtigt werden, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.

In § 2 sollte die Terminologie harmonisiert werden („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“), um innerhalb der ER CUI und mit der in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begrifflichkeit kohärent zu sein.

Haftung des Beförderers (Artikel 9 ER CUI)

Die Arbeitsgruppe hat die Asymmetrie zwischen den Artikeln 8 und 9 CUI in Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers einerseits und das des Infrastrukturbetreibers andererseits nicht hinterfragt. Der Unterschied zwischen den beiden Artikeln ist durch die besondere Situation/rechtliche Position des Beförderers gerechtfertigt, die sich aus seiner Haftung gegenüber seinen Kunden für durch die Eisenbahninfrastruktur hervorgerufene Schäden ergibt. In der Beziehung zwischen dem Beförderer und seinen Kunden wird der Infrastrukturbetreiber als Hilfsperson des Beförderers (gemäß Artikel 40 CIM und Artikel 51 CIV) angesehen; innerhalb desselben Rechtssystems muss dem Beförderer daher ein Rückgriffsrecht gegenüber seiner Hilfsperson gewährt werden. Eine vergleichbare Bestimmung, wonach der Infrastrukturbetreiber für durch den Beförderer verursachte Schäden haftet, ist im COTIF nicht enthalten. Für Symmetrie zwischen den Artikeln 8 und 9 gibt es daher in Bezug auf Vermögensschäden (indirekter Schaden/Rückgriff) keinen Grund, und es besteht auch keine Notwendigkeit für eine Parallelbestimmung zu Buchst. c) in Artikel 8 § 1, der durch den neuen Satz ersetzt werden sollte.

In § 1 sollte die Terminologie harmonisiert werden („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“), um innerhalb der ER CUI und mit der in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begrifflichkeit kohärent zu sein.

Redaktionelle Änderungen am Grundübereinkommen (Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) sowie an den ER CUI (Titel und Artikel 3 (Buchst. b) und g)), 5 (§ 1), 5bis (§§ 1 und 2), 7 (§ 2) und 10 (§ 3)

Die Terminologie sollte innerhalb der ER CUI und auch mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen („Nutzungsvertrag“ anstatt „Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur“ und „Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“) harmonisiert werden.

V. BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Gemäß Artikel 33 § 2 COTIF nimmt die Generalversammlung die Änderungen der Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) in der in Anlage 1 zum Dokument SG-18037-AG 13/12 enthaltenen Fassung [und mit den während der Tagung vorgenommenen Änderungen] an.
2. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 3 COTIF nimmt die Generalversammlung die Änderungen am Titel und an den Artikeln 1, 3, 5 (§ 1), 5bis (§§ 1 und 2), 7 (§ 2), 8, 9 (§ 1) und 10 (§ 3) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), in der in Anlage 1 zum Dokument SG-18037-AG 13/12 enthaltenen Fassung an.
3. Die Generalversammlung genehmigt die in Anlage 2 zum Dokument SG-18037-AG 13/12 enthaltenen Änderungen der Erläuternden Bemerkungen [in der während der Tagung geänderten Fassung].
4. Die Generalversammlung beauftragt den Generalsekretär, die Erläuternden Bemerkungen zu ändern, um an den entsprechenden Stellen die vorbereitenden Arbeiten und die Diskussionen der 13. Generalversammlung zur Änderung der ER CUI widerzuspiegeln.



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

**SG-18037-AG 13/12
Annexe/Anlage/Annex 1
25.05.2018**

Original: FR DE EN

13^E SESSION / 13. TAGUNG / 13TH SESSION

Révision partielle de la Convention proprement dite et des RU CUI – Projet de texte

Teilrevision des Grundübereinkommens und der ER CUI – Textentwürfe

Partial revision of the Base Convention and CUI UR – Draft texts

Proposition de modification

L'article 2, § 1, lettre a), point 3, et l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) sont modifiés comme suit :

**Article 2
But de l'Organisation**

[§ 1 : première phrase non modifiée, mais reproduite à titre purement informatif]

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment :

[§ 1, lettre a) : première phrase non modifiée, mais reproduite à titre purement informatif]

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :

[§ 1, lettre a) : points 1 et 2 non modifiés]

3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ;

[§ 1, lettre a), point 4, et § 2 non modifiés]

Änderungsvorschlag

Artikel 2 (§ 1 Buchst. a) Nr. 3) und 6 (§ 1 Buchst. e)) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) erhalten folgenden Wortlaut:

**Artikel 2
Ziel der Organisation:**

[§ 1 Satz 1 nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

§ 1 Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern; zu diesem Zweck wird sie insbesondere

[§ 1 Buchst. a) Satz 1 nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

a) einheitliche Rechtsordnungen für folgende Rechtsbereiche aufstellen:

[§ 1 Buchst. a) Unterpunkte 1. und 2. nicht geändert]

3. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;

[§ 1 Buchst. a) Unterpunkt 4. und § 2 nicht geändert]

**Proposal for
text modifications**

Articles 2 (§ 1, letter a), No. 3) and 6 (§ 1, letter e)) of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) read as follows:

**Article 2
Aim of the Organisation**

[§ 1, first sentence, not modified (presented for information purposes only)]

§ 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by

[§ 1, letter a), first sentence not modified (presented for information purposes only)]

a) establishing systems of uniform law in the following fields of law:

[§ 1, letter a), subpoints 1 and 2 not modified]

3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;

[§ 1, letter a), subpoint 4, and § 2 not modified]

Article 6
Règles uniformes

[§ 1 : première phrase non modifiée, mais reproduite à titre purement informatif]

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :

[§ 1 : lettres a) à d) non modifiées]

- e) les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI) », formant l'Appendice E à la Convention,

[§ 1 : lettre f) et § 2 non modifiés]

Le titre, l'article premier, l'article 3, l'article 5, § 1, l'article 5 bis, § 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, l'article 9, § 1, et l'article 10, § 3, des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) sont modifiés comme suit :

Artikel 6
Einheitliche Rechtsvorschriften:

[§ 1 Satz 1 nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

§ 1 Sofern keine Erklärungen oder Vorbehalte gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben oder eingelegt worden sind, finden im internationalen Eisenbahnverkehr und bei der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr Anwendung:

[§ 1 Buchst. a) bis d) nicht geändert]

- e) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“, Anhang E zum Übereinkommen,

[§ 1 Buchst. f) und § 2 nicht geändert]

Titel sowie Artikel 1, 3, 5 (§ 1), 5bis (§§ 1 und 2), 7 (§ 2), 8, 9 (§ 1) und 10 (§ 3) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), erhalten folgenden Wortlaut:

Article 6
Uniform Rules

[§ 1, first sentence, not modified (presented for information purposes only)]

§ 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

[§ 1, letters a) to d), not modified]

- e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,

[§ 1, letter f), and § 2 not modified]

Title, Articles 1, 3, 5 (§ 1), 5 bis (§§ 1 and 2), 7 (§ 2), 8, 9 (§1) and 10 (§3) of the Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic, Appendix E to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) read as follows:

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire

**Article premier
Champ d'application**

- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire) aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. ~~Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.~~
- § 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent ~~Il en est ainsi~~ quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.
- § ~~23~~ Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

**Artikel 1
Anwendungsbereich**

- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung ~~einer der~~ Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. ~~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.~~
- § 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und oder die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten und auch dann, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.
- § ~~23~~ Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic

**Article 1
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (contract of use in a Member State in international railway traffic) for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. ~~They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.~~
- § 2 These Uniform Rules ~~They shall apply irrespective regardless~~ of the place of business and/or the nationality of the contracting parties and. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.
- § ~~23~~ Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 3 Définitions

[Première phrase non modifiée mais reproduite à titre purement informatif]

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

[Lettre a) non modifiée]

- aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés ;
- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire ;

- a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
- b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

[Satz 1 nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

[Buchst. a) nicht geändert]

- aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Zugtrasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert sind;
- b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt;

- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
- b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 3 Definitions

[first sentence not modified (presented for information purposes only)]

For the purposes of these Uniform Rules, the term

[letter a) not modified]

- aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;
- b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located;

- c) « transporteur » désigne ~~celui~~ la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'État dans lequel la personne exerce cette activité ;

[Lettres d) à f) non modifiées]

- g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur, :

- l'organisation interne de l'entreprise, ~~ainsi que~~
- ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure ferroviaire,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire.

- c) „Beförderer“ ~~denjenigen, der die natürliche oder juristische Person, die~~ Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und ~~der/die~~ nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

[Buchst. d) bis f) nicht geändert]

- g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers

- die interne Organisation des Unternehmens sowie
- das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Eisenbahninfrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

- c) “carrier” means the natural or legal person who-which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who-which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;

[letters d) to f) not modified]

- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,

- the internal organisation of the undertaking as well as
- the personnel to be employed and the vehicles to be used on the railway infrastructure,

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that railway infrastructure.

Article 5
Contenu et forme

- § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

[§ 2 et 3 non modifiés]

Article 5 bis
Droit non affecté

- § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.
- § 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

Artikel 5
Inhalt und Form

- § 1 Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

[§§ 2 und 3 nicht geändert]

Artikel 5bis
Unberührtes Recht

- § 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages ~~Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.
- § 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages ~~Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

Article 5
Contents and form

- § 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.

[§§ 2 and 3 not modified]

Article 5bis
Law remaining unaffected

- § 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use ~~of infrastructure~~ have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.
- § 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use ~~of infrastructure~~ have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.

[§ 3 non modifié]

**Article 7
Fin du contrat**

[§ 1 non modifié]

§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire.

[§ 3 à 5 non modifiés]

**Article 8
Responsabilité du gestionnaire**

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

~~e) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,~~

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et

[§ 3 nicht geändert]

**Artikel 7
Beendigung des Vertrages**

[§ 1 nicht geändert]

§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.

[§§ 3 bis 5 nicht geändert]

**Artikel 8
Haftung des Betreibers**

§ 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),

~~e) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,~~

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der

[§ 3 not modified]

**Article 7
Termination of the contract**

[§ 1 not modified]

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.

[§§ 3 to 5 not modified]

**Article 8
Liability of the manager**

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),

~~e) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.

ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation.

[§ 2, première phrase, et § 2, lettre a), première phrase, non modifiés mais reproduits à titre purement informatif]

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV :

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation la gestion de l'infrastructure ferroviaire que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

[§ 2 : lettre a), points 2 et 3, et lettre b) non modifiées, mais reproduites à titre purement informatif]

Eisenbahninfrastructure erleiden und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastructure haben.

Der Betreiber haftet auch für Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn diese während der Nutzung entstandenen Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastructure haben.

[§ 2 Satz 1 und Buchst. a) Satz 1 nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

§ 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit

a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,

1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes der Eisenbahninfrastructure liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,

[§ 2 Buchst. a) Unterpunkte 2. und 3. und Buchst. b) nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the railway infrastructure while it is being used.

[§ 2, first sentence and letter a), first sentence, not modified (presented for information purposes only)]

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the railway infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

[§ 2, letters a), subpoints 2 and 3, and b), not modified (presented for information purposes only)]

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

- b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

[§ 3 et 4 non modifiés]

**Article 9
Responsabilité du transporteur**

[§ 1 : lettre a) et b) non modifiées mais reproduites à titre purement informatif]

§ 1 Le transporteur est responsable :

2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

- b) bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

[§§ 3 und 4 nicht geändert]

**Artikel 9
Haftung des Beförderers**

[§ 1 Buchst. a) und b) nicht geändert (lediglich zu Informationszwecken wiedergegeben)]

§ 1 Der Beförderer haftet für

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

- b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

[§§ 3 and 4 not modified]

**Article 9
Liability of the carrier**

[§ 1, letters a) and b) not modified (presented for information purposes only)]

§ 1 The carrier shall be liable

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

[§ 2 à 4 non modifiés]

Article 10
Causes concomitantes

[§ 2 à 4 non modifiés]

- § 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht worden sind.

[§§ 2 bis 4 nicht geändert]

Artikel 10
Zusammenwirken von Ursachen

[§§ 1 und 2 nicht geändert]

- § 3 Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzen, zu vertreten sind. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Beförderer dem Betreiber zu gleichen Teilen.

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the railway infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

[§§ 2 to 4 not modified]

Article 10
Concomitant causes

[§§ 1 and 2 not modified]

- § 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

**SG-18037-AG 13/12
Annexe/Anlage/Annex 2
25.05.2018**

Original: FR DE EN

13^E SESSION / 13. TAGUNG / 13TH SESSION

Révision partielle des RU CUI – Projet de texte pour le Rapport explicatif

Teilrevision der ER CUI – Textentwürfe für die Erläuternden Bemerkungen

Partial revision of the CUI UR – Draft texts for the Explanatory Report

**Projet de texte
pour le Rapport explicatif**

Le Rapport explicatif dans la teneur du 30.9.2015 est modifié comme suit :

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI)

Rapport explicatif

Titre

La terminologie utilisée dans le titre des RU CUI et dans certaines de leurs dispositions a été harmonisée avec celle de la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

[...]

En particulier

**Textentwürfe
für die Erläuternden Bemerkungen**

Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen in der Fassung vom 30.09.2015 werden wie folgt geändert:

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)

Erläuternde Bemerkungen

Titel

Die im Titel sowie in einigen Bestimmungen der ER CUI verwendete Terminologie ist mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“) harmonisiert worden.

[...]

Im Einzelnen

**Draft
texts for the consolidated Explanatory Report**

The consolidated Explanatory Report in its version of 30.09.2015 is amended as follows:

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)

Explanatory Report

Title

The terminology used in the title of the CUI UR and in a few provisions of the CUI UR was harmonised with the terminology used in Directive 2012/34/EU (“railway infrastructure” instead of “infrastructure”).

[...]

In particular

**Titre premier
Généralités**

**Article premier
Champ d'application**

1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. L'article premier, § 1, doit être lu et interprété en combinaison avec l'article 3, lettre aa), où « trafic international ferroviaire » est défini.

Le terme « trafic international ferroviaire » requiert une nouvelle définition spécifique s'appuyant sur les sillons utilisés pour ce type de trafic (v. également chiffre 1 des remarques sur l'article 3). Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un sillon international (c.-à-d. établi par un accord de deux gestionnaires d'infrastructure ou plus) : le trafic international peut être réalisé sur deux sillons nationaux successifs ou plus, situés dans aux moins deux États. Dans les deux cas, on

**Titel I
Allgemeines**

**Artikel 1
Anwendungsbereich**

1. Gemäß ~~Artikel §~~ 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI 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 in einem Mitgliedstaat im „internationalen Eisenbahnverkehr“, sofern der Zweck des Nutzungsvertrages die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIV und der ER CIM ist. Artikel 1 § 1 ist mit Artikel 3 Buchst. aa), wo der Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ bestimmt wird, zusammenzulesen und auszulegen.~~

Der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderte eine spezifische neue Begriffsbestimmung mit speziellem Fokus auf den für derartigen Verkehr genutzten Zugtrassen (siehe auch Abs. 1 der Kommentare zu Artikel 3). Dabei muss es sich nicht zwangsweise um internationale Zugtrassen (die per Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet werden) handeln; internationaler Verkehr kann auch auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen stattfinden, die sich in

**Title I
General Provisions**

**Article 1
Scope**

1. According to § 1, the CUI Uniform Rules (UR) are applicable to every contract of use of railway infrastructure in a Member State in “international railway traffic” insofar as the purpose of the contract of use of railway infrastructure is international carriage by rail within the meaning of the CIV UR and the CIM UR. Article 1 § 1 has to be read and interpreted together with Article 3 letter aa) where “international railway traffic” is defined.

The term “international railway traffic” required a specific new definition geared towards the train paths used for such traffic (see also paragraph 1 of the comments on Article 3). This need not necessarily be an international train path (i.e. one established by agreement between two or more infrastructure managers); international traffic can also be performed on two or more successive national train paths located in at least two States. Both cases can be referred to as international use of railway infrastructure.

peut parler d'utilisation internationale de l'infrastructure.

a) — Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.

b) — Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article premier des CIV et l'article premier des CIM. Seule l'utilisation commerciale est donc couverte. L'utilisation non commerciale de l'infrastructure ferroviaire sans relation avec le trafic CIV ou CIM ne relève pas du champ d'application des RU CUI (v. points 6 et 7). Toutefois, le lien formel avec les RU CIV ou CIM comme objet du contrat n'implique pas un lien avec chaque contrat individuel de transport CIV ou CIM.

e) — L'expression « aux fins de » (transports internationaux CIV/CIM) contenue dans le § 1 montre clairement que la finalité de l'utilisation est un point crucial. Elle ne signifie pas, par exemple, « au cours de la réalisation » de transports internationaux ferroviaires. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à

mindestens zwei Staaten befinden. Beide Fälle gelten als internationale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

a) — In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln.

b) — Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zu Artikel 1 CIM. Dies bedeutet, dass lediglich die kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur abgedeckt ist. Die nicht kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ohne jegliche Verbindung zu CIV- oder CIM-Beförderungen, liegt außerhalb des Anwendungsbereichs der ER CUI (siehe Punkte 6 und 7). Der ausdrückliche Verweis auf die ER CIV/CIM als Zweck der Beförderung bedeutet jedoch keine Verbindung zu jedem einzelnen CIV- oder CIM-Beförderungsvertrag.

e) — Der Ausdruck „zum Zwecke“ (der Durchführung internationaler Beförderungen CIV/CIM) in § 1 macht deutlich, dass allein der Zweck der Nutzung maßgebend ist. Es heißt also nicht etwa „während der Durchführung“ der internationalen Eisenbahnbeförderungen. Daher fällt auch die Nutzung zwecks

a) — In this context the term “carriage” has the same meaning as in other transport law conventions, such as CMR, Warsaw and Montreal Convention, Hamburg Rules and Athens Convention.

b) — Regarding the term “international carriage within the meaning of the CIV UR and the CIM UR” see explanatory notes with regard to Article 1 CIV and Article 1 CIM. This means that only commercial use of railway infrastructure is covered. Non-commercial use of railway infrastructure, without any relation to CIV or CIM traffic, is outside the scope of the CUI UR (see items 6 and 7). However, the express link to the CIV/CIM UR as the purpose of the contract does not mean a link with each individual CIV or CIM contract of carriage.

e) — The expression “for the purposes of” (CIV/CIM international carriage) in § 1, makes it clear that the purpose of use is a crucial point. So it does not mean, for example, “during the performance” of international carriage by rail. Therefore, use for the purpose of preparations before the train is made ready and dispatched (before

disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport subséquent ou précédent soumis aux RU CIV ou CIM.

d) — La question de savoir si une entreprise ou un transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure ferroviaire est sans importance en ce qui concerne l'application des RU CUI.

e) — Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les États où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure ferroviaire de ces États.

2. Le § 1 renonce à limiter le champ d'application aux contrats à titre onéreux. Les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ne sont pas toujours nécessairement des contrats à titre onéreux. Il est en principe concevable

Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z.B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einer nachfolgenden oder vorangehenden Beförderung nach CIV oder CIM verbunden sind.

d) — Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Eisenbahninfrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der ER CUI ohne Belang.

e) — Die ER CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu der Eisenbahninfrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.

2. § 1 verzichtet darauf, den Anwendungsbereich auf *entgeltliche* Verträge zu beschränken. Verträge über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur müssen nicht in allen Fällen entgeltliche Verträge sein. Es ist grundsätzlich denkbar, dass eine

the first passenger gets into the train or the goods are loaded) and for the purpose of the work carried on once carriage has been completed (e.g. cleaning and empty returns) are also included in the scope of the contract of use as long as these actions are linked to subsequent or preceding carriage under CIV or CIM.

d) — The question of whether a “national” or a “foreign” railway undertaking/carrier is using the railway infrastructure is irrelevant with regard to the application of the CUI UR.

e) — The CUI UR also applies to the use of the railway infrastructure in those States where there has been no separation of railway infrastructure management from the provision of transport services and hence where an integrated undertaking is working in both areas of railway operation, in so far as foreign railway undertakings are allowed access to the railway infrastructure in these States.

2. § 1 does not limit the scope of application to contracts *for reward*. Contracts of use of railway infrastructure are not always necessarily contracts for reward. It is conceivable, in principle, that a railway infrastructure which is managed by, for

qu'une infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire est par exemple une autorité étatique, soit à la disposition de différents transporteurs sans qu'il y ait une contrepartie financière directe.

3. ~~Les RU CUI sont uniquement applicables dans la mesure où le contrat d'utilisation a pour fin des transports internationaux ferroviaires au sens des RU CIM et des RU CIV. Les RU CUI ne sont applicables qu'en cas d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire. Elles ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national.~~ Les États membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic national-intérieur.
4. ~~La dernière phrase du Le § 12 sert à préciser que les RU CUI sont également applicables à une infrastructure ferroviaire gérée par un État ou par des institutions gouvernementales. Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure « étatique », le contrat d'utilisation n'est pas nécessairement à caractère de droit civil ; il est aussi possible qu'il s'agisse de contrats de droit public. Ceux-ci seront toutefois également soumis aux RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité.~~
5. Le § 32 souligne le fait que les Règles uniformes visent à régler uniquement les relations des parties au contrat d'utilisation entre elles. Comme cela a déjà été précisé aux chiffres 8 à 10 des Généralités, un « parallélisme » des actions concurrentes contre les auxiliaires des parties au

Eisenbahninfrastruktur, deren Betreiber z.B. eine staatliche Stelle ist, auch ohne unmittelbare wirtschaftliche Gegenleistung verschiedenen Beförderern zur Verfügung steht.

3. ~~Die ER CUI gelten nur, soweit der Nutzungsvertrag die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIM und der ER CIV bezweckt. Die ER CUI finden nur auf die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur Anwendung. Sie gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr.~~ Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr ~~Binnenverkehr~~ grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.
4. ~~Der letzte Satz in § 12~~ dient der Klarstellung, dass auch eine von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betriebene Eisenbahninfrastruktur, die auf Grund eines Vertrages genutzt wird, unter die ER CUI fällt. Handelt es sich um eine „staatliche“ Infrastruktur, muss der Nutzungsvertrag nicht unbedingt zivilrechtlichen Charakter haben; auch öffentlich-rechtliche Verträge sind denkbar, die dann jedoch insbesondere hinsichtlich der Haftung ebenfalls den ER CUI unterliegen.
5. § 23 hebt hervor, dass in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nur die Beziehungen der Parteien des Nutzungsvertrages untereinander geregelt werden sollen. Wie in Ziffer 8 bis 10 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, soll durch „Gleichschaltung“ konkurrierender Ansprüche

example, a state authority, should be at the disposal of different carriers without a direct commercial consideration.

3. ~~The CUI Uniform Rules are applicable only insofar as the purpose of the contract of use is international carriage by rail within the meaning of the CIM Uniform Rules and the CIV Uniform Rules. The CUI UR only apply to the international use of railway infrastructure. They do not apply to the use of railway infrastructure for domestic traffic.~~ The Member States are nevertheless free to provide the same legal system for domestic internal traffic.
4. ~~The final sentence of § 12~~ states that the CUI UR Uniform Rules are also applicable to a railway infrastructure managed by a State or by governmental institutions. In the case of a “state” infrastructure, contracts of use are not necessarily contracts under civil law; it is also possible for them to be contracts under public law. The latter, however, are also subject to the CUI Uniform Rules, particularly with regard to liability.
5. § 23 emphasises the fact that these Uniform Rules are concerned only with regulating the relationships of the parties to the contract with one another. As already stated in Nos. 8 to 10 of the General Points, a “parallelism” of competing actions against the auxiliaries of the parties to the

contrat doit exclure toute possibilité de contourner l'application des RU CUI. En tant qu'un des exemples les plus importants des relations juridiques qui restent soumises au droit national, le § 23, lettre a), précise que la responsabilité des employeurs ou des commettants des auxiliaires envers ces derniers n'est pas réglée par les RU CUI, mais par le droit national.

6. ~~Alors que les RU CIV/CIM font référence à la réalisation de transports sur la base d'un contrat de transport concernant chaque voyageur et chaque envoi de marchandises individuellement, l'utilisation de l'infrastructure concerne généralement le transport par trains d'un certain nombre de voyageurs et d'envois. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Parmi ceux-ci peuvent se trouver Les voyageurs peuvent être~~ des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.

7. ~~En ce qui concerne la responsabilité pour dommages indirects: Le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure ferroviaire par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises, c'est-à-dire des trains ou véhicules ferroviaires vides circulant avant ou après un transport de~~

gegen die Hilfspersonen der Parteien des Nutzungsvertrages jede Möglichkeit zur Umgehung der ER CUI vermieden werden. Als eines der wichtigsten Beispiele für die Rechtsbeziehungen, die weiterhin dem Landesrecht unterstehen, stellt § 23 Buchst. a) klar, dass die Haftung der Dienst- oder Auftraggeber der Hilfspersonen diesen gegenüber nicht durch die ER CUI geregelt werden.

6. ~~Während sich die ER CIV/CIM auf die Durchführung der Beförderung auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags beziehen, die jeden einzelnen Reisenden und jede einzelne Gütersendung betrifft, betrifft die Nutzung der Infrastruktur üblicherweise die Beförderung von Zügen mit mehreren Reisenden und Sendungen. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden.~~ Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten.

7. ~~Was die Haftung für indirekte Schäden anbelangt, hat der Beförderer im Falle von Personenschäden Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern, aber, z. B. als Vor- oder Nachlauf, in Verbindung mit einer~~

contract is intended to exclude any possibility of circumventing the application of the CUI UR Uniform Rules. As one of the most important examples of the legal relationships which remain subject to the national law, § 23, letter a) states that the liability of employers or principals of auxiliaries towards the latter is not regulated by the CUI UR Uniform Rules, but by the national law.

6. ~~Whilst the CIV/CIM UR refer to the performance of carriage on the basis of a contract of carriage which concerns each single passenger and each single consignment of goods, the use of infrastructure usually concerns carriage of trains containing a number of passengers and consignments. Use of railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. Among these, there might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR as well as other consignments to which the CIM UR do not apply.~~

7. ~~When it comes to liability for indirect damages, in the event of personal injury, the carrier has The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of railway infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight, i.e. empty trains or railway vehicles operated before or after the carriage of passengers or~~

voyageurs ou de marchandises si cette exploitation correspond à un transport international au sens des RU CIV ou CIM. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des wagons ou trains vides en connexion avec un transport soumis aux RU CIV/CIV est considérée comme une utilisation commerciale dans le cadre du trafic international tel qu'il est défini aux fins des RU CUI à l'article 3, aa). La circulation sans chargement ne peut être envisagée indépendamment de la circulation avec chargement. S'il y a lieu, une course à vide peut donc être intégrée dans la circulation avec chargement, par exemple lorsque le train va d'abord quelque part à vide, jusqu'à un port par exemple, pour y être chargé de marchandises à transporter conformément aux RU CIM. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport international ferroviaire (subséquent ou précédent) soumis aux RU CIV ou CIM.

a) — dans le cas de voyageurs munis de titres de transport nationaux (transport soumis au droit national) indemnisés par le transporteur en vertu de la législation nationale, le transporteur aura, en cas de dommages corporels, un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de

internationalen Eisenbahnbeförderung im Sinne der ER CIV oder der ER CIM stehen. Im Falle der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch leere Güterwagen/Züge in Verbindung mit CIM/CIV-Beförderungen, gilt dies als kommerzielle Nutzung im Kontext eines internationalen Eisenbahnverkehrs, gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 aa). Leerläufe können nicht isoliert von Lastläufen betrachtet werden. Falls nötig, kann ein Leerlauf Teil eines Lastlaufs sein, z. B. wenn der Zug zunächst leer irgendwohin fährt (beispielsweise in einen Hafen), um dort mit Gütern für eine CIM-Beförderung beladen zu werden. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z. B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einem (nachfolgenden oder vorangehenden) Beförderung nach CIV oder CIM internationalen Eisenbahnverkehr verbunden sind.

a) — hinsichtlich der Reisenden mit nationalen Beförderungsausweisen (Beförderung nach Landesrecht), die eine Entschädigung vom Beförderer nach nationalem Recht erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber nach nationalem Recht, und

freight, if such operations relate to international carriage within the meaning of the CIV UR or the CIM UR. In the case of use of railway infrastructure by empty wagons/trains in connection with CIM/CIV transport, this counts as commercial use in the context of international traffic, as defined for the purpose of the CUI UR in Article 3 aa). Non-load runs cannot be considered in isolation from load runs. Should it be necessary, an empty run can be part of the load run, for instance if the train first goes somewhere empty, e.g. to a port, in order that it can be loaded with goods to be carried in accordance with the CIM UR. Therefore, use for the purpose of preparations before the train is made ready and dispatched (before the first passenger gets into the train or the goods are loaded) and for the purpose of the work carried on once carriage has been completed (e.g. cleaning and empty returns) are also included in the scope of the contract of use as long as these actions are linked to (subsequent or preceding) carriage under CIV or CIM international railway traffic.

a) — as regards passengers with national tickets (carriage in accordance with national law) who receive compensation from the carrier under national law, a right of recourse against the infrastructure manager under national law, and;

l'infrastructure en vertu de la législation nationale ;

b) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport CIV (contrat de transport international) indemnisés par le transporteur en vertu des RU CIV, le transporteur aura, en cas de dommages corporels, un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu des RU CUI (article 8, § 1, lettre c) des CUI).

8. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* au droit de recours pour dommages causés à la marchandise.

9. Il y avait toutefois divergence de points de vue au sein du Groupe CUI concernant le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs. Le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs peut nécessiter une clarification complémentaire pour chaque cas spécifique.

Article 3 Définitions

1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes. À la suite de la révision du champ d'application, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est maintenant requise. Elle s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international. Le trafic international peut être

b) hinsichtlich der Reisenden mit CIV-Beförderungsausweisen (internationaler Beförderungsvertrag), die eine Entschädigung vom Beförderer gemäß den ER CIV erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 Buchstabe c) CUI).

8. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güter Schäden gelten.

9. Es gab jedoch in der damaligen CUI Gruppe unterschiedliche Meinungen über den Anwendungsbereich der ER CUI im Falle direkter Schäden. Der Anwendungsbereich der ER CUI im Fall direkter Schäden dürfte in jedem einzelnen Fall eine zusätzliche Abklärung erfordern.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

1. Die Begriffsbestimmungen dienen der Präzisierung des materiellen Anwendungsbereiches sowie der redaktionellen Vereinfachung des Textes. In Zusammenhang mit der Revision des Anwendungsbereichs wurde eine neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderlich. Diese fußt auf den für den internationalen Verkehr

b) as regards passengers with CIV tickets (international contract of carriage) who receive compensation from the carrier under CIV, a right of recourse against the infrastructure manager under CUI (Article 8 § 1 (c) of CUI).

8. The same approach would apply *mutatis mutandis* to the right of recourse in case of damage to freight.

9. However, in the then CUI group, there were differing views on the scope of application of CUI in the case of direct damage. The scope of application of CUI to the case of direct damage may need further clarification in each specific case.

Article 3 Definitions

1. These definitions serve to specify the material scope of application and to simplify drafting of the texts. Following the revision of the scope of application, a new definition of “international railway traffic” became necessary. It is geared towards train paths used for international traffic. International traffic may either be performed on

réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de plusieurs gestionnaires d'infrastructure ou organismes chargés de l'attribution des sillons, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou les organismes chargés de l'attribution des sillons concernés, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve dans différents États.

Il est fait référence aux « organismes chargés de l'attribution des sillons » car les fonctions de gestionnaire d'infrastructure, dont l'attribution des sillons, peuvent être remplies par différents organismes en fonction du droit national. Dans le droit de l'UE (voir directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen), les concepts de sillon et de capacité coexistent. Ce dernier désigne la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période.

Dans le cadre de cette définition, la coordination doit être comprise comme la coopération entre gestionnaires d'infrastructure aux fins de l'attribution de sillons nationaux successifs Elle peut être bilatérale ou multilatérale.

Les RU CUI ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur

genutzten Trassen. Internationaler Verkehr kann entweder auf einer internationalen Zugtrasse, die durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen eingerichtet wird, durchgeführt werden oder auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen, die, sofern sich die Eisenbahninfrastruktur in zwei verschiedenen Staaten befindet, von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert werden müssen.

Der Verweis auf die „für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen“ erfolgt, da die Aufgaben des Infrastrukturbetreibers, einschließlich der Zuweisung von Zugtrassen, im Einklang mit nationalem Recht von verschiedenen Stellen wahrgenommen werden können. Im EU-Recht (siehe Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) existiert neben dem Begriff *Zugtrasse* auch der Begriff *Kapazität*. Letzterer bezeichnet die Möglichkeit, für ein Infrastrukturelement angeforderte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen.

Unter *Koordinierung* ist für die Zwecke dieser Begriffsbestimmung die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen zu verstehen. Diese Koordinierung kann auf bilateraler oder multilateraler Ebene stattfinden.

Die ER CUI gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr. Grundsätzlich steht es den

an international train path, i.e. on a train path established by agreement between two or more infrastructure managers or bodies in charge of allocation of train paths, or on two or more successive national train paths coordinated by the infrastructure managers or bodies in charge of allocation of train paths that are concerned if the railway infrastructure is situated in different States.

The reference to “bodies in charge of allocation of train paths“ is made as the functions of the infrastructure manager, including allocation of train paths, may be performed by different bodies in accordance with national law. In EU law (see Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council, establishing a single European railway area) along with the notion of train path, the notion of capacity exists. The latter means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period.

Coordination for the purpose of this definition should be understood as cooperation between infrastructure managers in order to allocate successive national train paths. Such cooperation may be undertaken at bilateral or multilateral level.

The CUI UR do not apply to the use of railway infrastructure for domestic traffic. In principle, the Member States are nevertheless free to provide the same legal system for domestic

national. En principe, les États membres sont toutefois libres de le soumettre au même régime juridique.

[§ 2 non modifié]

3. La Commission de révision a, lors de sa 24^e session (23-25.6.2009), décidé ~~d'élargir de préciser~~ la définition du terme « **gestionnaire** » à la lettre b) pour ~~mettre en évidence~~ expliquer qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations qui en découlent dans les domaines dans lesquels le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique.
4. ~~Elle a également décidé d'élargir. Il en va de même pour~~ la définition du terme « **transporteur** » à la lettre c) : la révision de 2009 visait à davantage de précision afin de pour ~~mettre en évidence~~ qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences là où le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique. En particulier, les transporteurs d'États non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un État membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit de l'UE, ils sont soumis aux obligations de l'UE, notamment en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité. La clarification du champ d'application des CUI a entraîné une modification supplémentaire de la définition de « transporteur » : le trait spécifique

Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr dasselbe Rechtsregime vorzusehen.

[§ 2 nicht geändert]

3. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009), die Begriffsbestimmung „**Betreiber**“ in Buchstabe b) ~~auszuweiten~~ klarzustellen, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.
4. ~~Gleichzeitig beschloss er auch, Dasselbe gilt für~~ die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c) ~~auszuweiten, Zweck der Revision 2009 war es, um~~ deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EU den EU-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft. Die Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI hat schließlich eine weitere Abänderung der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ erforderlich gemacht: Spezifikum der Begriffsbestimmung ist nicht die

traffic.

[Paragraph 2 not modified]

3. At its 24th session (23-25.6.2009), the Revision Committee decided to ~~broaden~~ clarify the definition of the term “**manager**” in letter b) to ~~make clear~~ explain that where the law of the EU or corresponding domestic law applies, a person falling under the definition has to be aware of all respective obligations.
4. ~~The Revision Committee also decided to broaden~~ The same applies to the definition of the term “**carrier**” in letter c): the aim of the revision in 2009 was to make clear that where the law of the EU or corresponding domestic law applies, a person falling under the definition has to be aware of all licensing obligations. In particular, non-EU carriers have to note that, when contracting with infrastructure managers of EU Member States as “railway undertakings” under the law of the EU, they are subject to EU obligations, in particular licensing and safety certification requirements. The clarification of the scope of application of the CUI UR resulted in a further amendment to the definition of “carrier”: the specific feature of the definition is not the performance of international transport in accordance with the CIV or CIM UR, but carriage in international railway traffic, the definition of which was newly introduced. The

de la définition n'est pas l'exécution de transports internationaux en vertu des RU CIV ou CIM, mais le transport en trafic international ferroviaire dont la définition est nouvellement introduite. Le renvoi aux RU CIV et CIM est devenu superflu au vu du nouveau libellé de l'article premier, § 1, et de la nouvelle définition de « trafic international ferroviaire ». Le libellé a été aligné sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

[§ 5 à 10 non modifiés]

11. La définition de « **certificat de sécurité** » à la lettre g) clarifie qu'il ne s'agit pas uniquement de la sécurité des véhicules, mais que ce certificat se rapporte également à l'organisation interne de l'entreprise et au personnel à employer (cf. directive 95/19/CE). À la 24^e session de la Commission de révision, le libellé de cette définition a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressortait déjà clairement du libellé adopté en 1999 par la 5^e Assemblée générale que le certificat de sécurité devait être basé sur le droit applicable là où est située l'infrastructure ferroviaire, y compris le droit applicable de l'État membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure ferroviaire.

Erbringung internationaler Beförderungsleistungen gemäß ER CIV oder CIM, sondern die Beförderung im internationalen Eisenbahnverkehr, für den neu eine Begriffsbestimmung eingeführt wurde. Der Verweis auf die ER CIV/CIM ist angesichts des neuen Wortlauts des Artikels 1 § 1 und der neu eingeführten Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ überflüssig geworden. Darüber hinaus ist der Wortlaut an ähnliche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im EU-Recht (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen worden. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.

[§§ 5 bis 10 nicht geändert]

11. Die Begriffsbestimmung für „Sicherheitszertifikat“ in Buchstabe g) stellt klar, dass es nicht nur um die Sicherheit der Fahrzeuge geht, sondern dass sich diese Bescheinigung auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 95/19/EG). In der 24. Tagung des Revisionsausschusses wurde die Formulierung dieser Begriffsbestimmung der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen war es schon aus der im Jahre 1999 von der 5. Generalversammlung angenommenen Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich des

reference to the CIV/CIM UR has become superfluous in view of the new wording of Article 1 § 1 and the newly introduced definition of “international railway traffic”. In addition, the wording was aligned with similar definitions in the legal system of COTIF (Art. 2 letter c) CUV) or in EU law (Art. 3 of Directive 2012/34/EU). The improved wording makes it clear that both legal and natural persons may be carriers.

[Paragraphs 5 to 10 not modified]

11. The definition of “safety certificate” in letter g) clarifies that it is not a matter solely of the safety of vehicles, but that this certificate also relates to the internal organisation of the undertaking and to the personnel to be employed (cf. Directive 95/19/EC). At the 24th session of the Revision Committee, the wording of this definition was aligned with the corresponding wording in the other modified definitions. In substance it was already clear from the wording adopted by the 5th General Assembly in 1999 that the safety certificate has to be based on the law applicable at the location of the railway infrastructure, including the law applicable in the EU Member State where the railway infrastructure is located.

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

1. Le § 1 stipule le principe de la responsabilité objective (stricte) du gestionnaire. La personne ayant subi le dommage (le transporteur ou son auxiliaire) doit prouver la cause du dommage (gestion défectueuse ou défaut de dommage causé lors de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ou par l'infrastructure ferroviaire elle-même) et son montant. ~~En cas de dommages directs, elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou, dans le cas de dommages indirects, que le dommage initial à l'origine du recours du transporteur s'est produit pendant l'utilisation de l'infrastructure. Le texte adopté par la 5e Assemblée générale fait apparaître encore plus clairement que la version adoptée par la Commission de révision le principe de la responsabilité objective.~~
2. La réglementation de la responsabilité, et en particulier des causes d'exonération, s'inspire pour les dommages corporels des dispositions correspondantes des RU CIV et pour les dommages matériels des dispositions correspondantes des RU CIM. Le texte du § 1, lettre b), précise que la responsabilité pour les dommages matériels n'inclut pas la responsabilité pour les dommages (purement) pécuniaires. Font exception, conformément au §

geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt.

Artikel 8
Haftung des Betreibers

1. § 1 legt den Grundsatz der objektiven (strikten) Haftung des Betreibers der Infrastruktur fest. Der Geschädigte (Beförderer oder seine Hilfsperson) hat die Schadensursache (Mängel beim durch den Betrieb der oder an der die Eisenbahninfrastruktur selbst verursachte Schäden) und die Schadenshöhe zu beweisen. Im Falle eines direkten Schadens hat er hat ferner zu beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht wurde, oder, im Falle eines indirekten Schadens, dass der ursprüngliche Schaden, der zum Rückgriff des Beförderers geführt hat, während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eingetreten ist. Der von der 5. Generalversammlung angenommene Text bringt den Grundsatz der objektiven Haftung noch deutlicher zum Ausdruck als die vom Revisionsausschuss beschlossene Fassung.
2. Bei Personenschäden stützt sich die Haftung, einschließlich der Haftungsbefreiungsgründe, auf die entsprechenden Bestimmungen der ER CIV, bei Sachschäden auf diejenigen der ER CIM. § 1 Buchst. b) stellt klar, dass die Haftung für Sachschäden die Haftung für sogenannte (reine) Vermögensschäden nicht umfasst. Ausgenommen sind gemäß § 1 Buchst. c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer

Article 8
Liability of the manager

1. § 1 stipulates the principle of the (strict) objective liability of the infrastructure manager. The person having suffered the damage (the carrier or his auxiliary) must prove the cause of the damage (damage caused by management failure of railway infrastructure or by the railway infrastructure itself) and the amount of the damage. In addition, in case of direct loss or damage, that person must furnish proof that the damage was caused during the period of use of the railway infrastructure or, in case of indirect damage, that the primary loss or damage giving rise to the carrier's recourse occurred during the use of the railway infrastructure. The text adopted by the 5th General Assembly indicates even more clearly that the version adopted by the Revision Committee stipulates the principle of objective liability.
2. For personal injury, liability, including the grounds for relief from liability, is based on the relevant provisions of the CIV UR and for material damage on the relevant provisions of the CIM UR. The text of § 1, letter b) states that liability for loss or damage to property does not include liability for (purely) pecuniary loss. An exception to these, according to § 1, letter c), is pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier in accordance with the CIV

1, lettre c), les dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des RU CIV ou des RU CIM.

3. Les dommages subis par les moyens de transport sont des dommages matériels que le transporteur subit directement, même si ces moyens de transport ne sont pas sa propriété selon le droit civil, mais qu'il en dispose en vertu d'un contrat conformément aux RU CUV (procès-verbal de la 5e Assemblée générale, p. 120/121). En revanche, cela n'inclut pas les dommages purement pécuniaires (privation de jouissance).

4. Dans le cadre de la clarification du champ d'application des RU CUI, la cohérence entre l'article premier et l'article 8 a également été examinée. Finalement, il a suffi de reformuler l'article 8, § 1. Dans cette disposition, la responsabilité pour les dommages corporels (lettre a) et matériels (lettre b) et la responsabilité pour les dommages pécuniaires (lettre c) étaient traitées ensemble dans une même phrase. Cela s'est avéré inadapté. Les dommages directs (lettres a et b) et les dommages indirects (lettre c) doivent être traités séparément pour deux raisons : premièrement, à la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire, mais surviennent après l'utilisation, pas pendant, lorsque le transporteur indemnise ses clients ; deuxièmement, les dommages pécuniaires ne peuvent pas être subis par les auxiliaires du transporteur, seulement par le transporteur lui-même. Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire

Entschädigungen gemäß den ER CIV oder ER CIM zu leisten hat.

3. Schäden an Beförderungsmitteln sind Sachschäden, die der Beförderer unmittelbar erleidet, selbst wenn diese Beförderungsmittel nicht sein zivilrechtliches Eigentum sind, sondern er darüber auf Grund eines Vertrages gemäß den ER CUV verfügt (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 126/127). Im Gegensatz dazu sind reine Vermögensschäden (entgangener Nutzen) nicht abgedeckt.

4. Im Kontext der Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI ist auch die Kohärenz zwischen Artikel 1 und Artikel 8 geprüft worden. Schlussendlich musste nur der umständliche Wortlaut in Artikel 8 § 1 angepasst werden. In dieser Bestimmung sind die Haftung für Personenschäden (Buchst. a)) sowie für Sachschäden einerseits (Buchst. b)) und Vermögensschäden andererseits (Buchst. c)) zuvor alle zusammen in einem Satz behandelt worden. Dies war, wie sich herausgestellt hat, nicht gerechtfertigt. Direkte Schäden (Buchstaben a) und b)) und indirekte Schäden (Buchst. c)) müssen aus zwei Gründen getrennt voneinander betrachtet werden: Zum einem müssen Vermögensschäden, im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a) und b), ihren Ursprung in der Infrastruktur haben, jedoch treten sie nicht während der Nutzung ein, sondern werden erst später erlitten, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat; zum anderen können Vermögensschäden nicht von den Hilfspersonen des Beförderers erlitten werden,

~~Uniform Rules or CIM Uniform Rules:~~

3. ~~Damages~~ suffered by means of transport ~~are is~~ damages to property suffered directly by the carrier, even if these means of transport are not the carrier's property according to civil law, but are at the carrier's disposal by virtue of a contract in accordance with the CUV UR Uniform Rules (Report on the 5th General Assembly, p. 126/127). In contrast, purely pecuniary loss (loss of use) is not covered.

4. In the context of clarifying the scope of the CUI UR, the consistency between Article 1 and Article 8 was also examined. Finally, only the cumbersome wording of Article 8 § 1 needed to be adapted. In this provision, liability for bodily loss and damage (letter a), as well as for loss or damage to property (letter b) on the one hand, and for pecuniary loss (letter c) on the other hand, had previously been dealt with together in one sentence. This proved not to be justified. Direct loss or damage (letters a) and b)) and indirect loss or damage (letter c) have to be dealt with separately for two reasons: firstly, in contrast to loss or damage according to letters a) and b), pecuniary loss must have its origin in the railway infrastructure, but it does not occur during use; it is suffered only afterwards, when the carrier has paid damages to its customer; secondly, pecuniary loss cannot be suffered by a carrier's auxiliaries, but only by the carrier himself. It should be kept in mind that a substitute carrier is not considered as an auxiliary of the carrier, since he uses the railway infrastructure himself; he

du transporteur étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

5. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas. De plus, le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises (v. point 7 des remarques sur l'article premier au sujet des trains et véhicules vides). Les voyageurs pour lesquels les RU CIV ne s'appliquent pas et les envois pour lesquels les RU CIM ne s'appliquent pas sont dédommagés en vertu du droit national même si le dommage subi est consécutif à l'utilisation d'une infrastructure ferroviaire sur un trajet ferroviaire international. Il en va de même pour le recours du transporteur.

6. Le transporteur a un droit de recours en vertu des RU CUI (article 8, § 1, nouvelle deuxième phrase) lorsque le transport est exclusivement

sondern nur vom Beförderer selbst. Es sollte berücksichtigt werden, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.

5. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. Die Reisenden können sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisende, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten. Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung einer Infrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern (siehe Punkt 7 der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 betreffend leere Züge oder Fahrzeuge). Für Reisende, auf die ER CIV keine Anwendung finden, und Sendungen, die nicht den ER CIM unterliegen, gelten die Entschädigungsbestimmungen des nationalen Rechts, selbst wenn der entstandene Schaden die Folge der Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur im Rahmen eines internationalen Eisenbahnverkehrs ist. Gleiches gilt für den Rückgriff des Beförderers.

6. Dem Beförderer wird ein Rückgriffsrecht gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 neuer Satz 2) zustehen, falls die Beförderung ausschließlich mit einem

himself is a carrier in the sense of the CUI UR.

5. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR, as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR, as well as other consignments to which the CIM UR do not apply. The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight (see item 7 of the Explanatory Report on Article 1 with regard to empty trains or vehicles). Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply are to be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of railway infrastructure on an international railway journey. The same goes for the carrier's recourse.

6. The carrier has a right of recourse in accordance with the CUI UR (Article 8 § 1, new second sentence) if transport is performed exclusively

réalisé avec un ou plusieurs trains internationaux (c'est-à-dire dans le cadre du trafic international tel qu'il est défini) ou, dans le cas de trains mixtes, avec une voiture destinée au trafic international. En revanche, si une partie du transport d'un voyageur détenteur d'un titre de transport CIV est effectuée avec un train ou des voitures ne circulant qu'en trafic intérieur national, cela n'affecte pas les dommages-intérêts à verser au voyageur en cas d'accident, mais le droit de recours du transporteur est alors soumis au droit national.

7. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* au droit de recours pour dommages causés à la marchandise.

[Les § 3 à 11 actuels deviennent les § 8 à 16.]

oder mehreren internationalen Zügen, d. h. im Rahmen eines internationalen Verkehrs gemäß Definition, bzw. im Falle von gemischten Zügen in den für einen internationalen Verkehr bestimmten Wagen durchgeführt wird. Wenn jedoch ein Teil der Beförderung eines Reisenden mit einem CIV-Beförderungsausweis in einem Zug oder Reisezugwagen, der nur im innerstaatlichen Verkehr fährt, durchgeführt wird, hat dies keine Auswirkungen auf die dem Reisenden im Falle eines Unfalls zu zahlende Entschädigung, lediglich das Rückgriffsrecht des Beförderers würde nationalem Recht unterstellt.

7. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.

[Derzeitige §§ 3 bis 11 werden §§ 8 bis 16]

with one or more international trains, i.e. in the framework of international traffic in accordance with the definition, or, for mixed trains, in the passenger coach intended for international traffic. On the other hand, if part of the transport of a passenger in possession of a CIV ticket is performed in a train or passenger coach operating in domestic traffic only, this does not affect the compensation to be paid to the passenger in the event of an accident; however, the carrier's recourse would be based on national law.

7. The same approach would apply *mutatis mutandis* to the right of recourse in case of damage to freight.

[Current paragraphs 3 to 11 become paragraphs 8 to 16]