



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1
18.12.2017**

Original: FR DE EN

26. TAGUNG

Teilrevision der ER CUI

Stellungnahme des CIT zur Teilrevision der ER CUI



CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern

OTIF
Herrn François Davenne
Generalsekretär
Gryphenhübelweg 30
3006 Bern

Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
T. +41 (0)31 350 01 90
F. +41 (0)31 350 01 99
info(at)cit-rail.org
www.cit-rail.org

Bern, 2017-12-18

Ref. E125
Traité par / Bearbeitet durch / Contact: Nina Scherf
Téléphone / Telefon / Telephone: +41 (0)31 350 01 94
E-mail: Nina.Scherf@cit-rail.org

Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr („CUI“)

Sehr geehrter Herr Generalsekretär

Wir möchten Ihnen für die Gelegenheit danken, zu den Dokumenten Stellung zu nehmen, die wir vom Sekretariat der OTIF zur Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI erhalten haben (LAW-17128-CR 26 / 7.1 und LAW-17129-CR 26 / 7.2).

Mit diesem Positionspapier möchte das Internationale Eisenbahntransportkomitee („CIT“)¹ auf den revidierten Anwendungsbereich, die Definitionen und das Rückgriffsrecht des Eisenbahnunternehmens auf den Infrastrukturbetreiber aufmerksam machen da diese Textvorschläge zu einer Rechtszersplitterung führen, woraus den Eisenbahnunternehmen bei internationalen Beförderungen negative Konsequenzen entstehen.

1 Bewertung der Textvorschläge aus Sicht der Eisenbahnunternehmen

1.1 Anmerkungen zum Anwendungsbereich (Artikel 1 § 1) sowie zur Definition „internationaler Eisenbahnverkehr“ (Artikel 3 aa)

Die Revision sieht vor, dass der Anwendungsbereich der CUI (Artikel 1 § 1) zum einen weiterhin an die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV² und CIM³ geknüpft ist, zum anderen wurde der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingefügt, der eine internationale Trasse oder von den Infrastrukturbetreibern koordinierte nationale Trassen voraussetzt, welche sich in mindestens zwei Staaten befinden.

Das System der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI definiert den Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ bislang nicht. Durch eine Aufnahme dieses Begriffs mit der derzeitigen Definition wird der Anwendungsbereich der CUI unnötig eingeschränkt: Zum einen sind „internationale Trassen“ in der Praxis kaum vorhanden, zum anderen hängt der Begriff von einer Koordination von Trassen zwischen den Infrastrukturbetreibern ab, was in der Praxis - insbesondere unter den Nicht-EU-Mitgliedsstaaten - nicht immer funktioniert oder gar unterbleibt.

Die Formulierung des Anwendungsbereichs hätte derzeit zur Folge, dass die Anwendbarkeit der CUI zwar bei Beförderungen in grenzüberschreitenden Zügen für internationale CIV- und CIM-Verkehre gegeben wäre, der notwendige inländische Vor- oder Nachlauf jedoch ausgeschlossen ist.

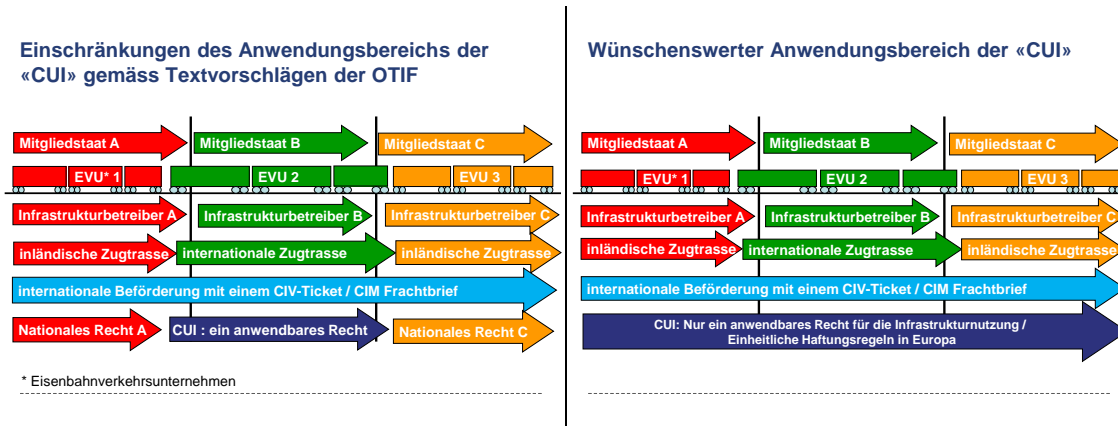
¹ <http://www.cit-rail.org/>

² Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)

³ Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)

Beispielsweise kann es in der Praxis vorkommen, dass ein Reisender, der im Besitz eines internationalen CIV-Beförderungsausweises ist, einen Zug verwendet, der nur im Inlandverkehr tätig ist (nationaler Zug/ nationale Trasse) und seine Fahrt mit demselben CIV-Beförderungsausweis anschliessend grenzüberschreitend fortführt. Für die Verwendung des nationalen Zuges hätte der Reisende zwar einen Anspruch gemäss der CIV, die CUI wäre jedoch zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern für den Rückgriff nicht anwendbar. Diese Interpretation des Anwendungsbereichs der CUI ist nicht zielführend und führt zu einer Rechtszersplitterung, die nicht im Sinne des harmonisierten und geschlossenen internationalen COTIF-Rechtssystems ist.

Zur Verdeutlichung der Problematik dient die folgende Darstellung:



1.2 Vorschlag des CIT zum Anwendungsbereich/ zur Definition „internationaler Eisenbahnverkehr“

Auf Grund der dargestellten Problematik, schlägt das CIT vor, die Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ folgendermassen anzupassen:

Artikel 3

aa) «internationaler Eisenbahnverkehr» [bezeichnet] einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse, ~~oder~~ mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen ~~erfordert~~, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind oder einer Trasse zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, erfordert.

Mit dieser Anpassung würde sichergestellt, dass die CUI auch beim notwendigen inländische Vor- oder Nachlauf eines Zuges bei Beförderungen mit einem CIM-Frachtbrief bzw. einem CIV-Beförderungsausweis gilt sowie auch bei internationalen Zügen, die auf nationalen Trassen fahren welche nicht von den Infrastrukturbetreibern koordiniert wurden.

Durch den Vorschlag wird vermieden, dass bei einer grenzüberschreitenden Beförderung zulasten den Eisenbahnunternehmen mehrere nationale Rechtsvorschriften gelten, so dass die Eisenbahnunternehmen ihre Ansprüche nur unter erschwerten Bedingungen durchsetzen können. Darüber hinaus wahrt dieser Vorschlag auch die Einheit des COTIF-Rechtssystems.

1.3 Anmerkungen zur Haftung des Betreibers (Artikel 8 § 1)

Im COTIF-Recht haften die Eisenbahnunternehmen ihren Kunden gegenüber für alle Handlungen des Infrastrukturbetreibers, da dieser als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnunternehmens definiert wird (Artikel 51 CIV und Artikel 40 CIM). Nur die CUI sehen ein explizites Rückgriffsrecht für Eisenbahnunternehmen auf den Infrastrukturbetreiber vor, das die Entschädigungen berücksichtigt, welche die Eisenbahnunternehmen ihren Kunden auf Grundlage der CIV und CIM etwa bei Unfällen und Hotelkosten der Reisenden sowie Beschädigungen oder Verlust der Güter, zahlen müssen (Artikel 8 CUI).



Die Revision der CUI durch Einschränkung des Anwendungsbereichs ist für die Eisenbahnunternehmen problematisch, da sie hierdurch mit Blick auf das Rückgriffsrecht für Eisenbahnunternehmen unbrauchbar gemacht wird. Darüber hinaus führt die Revision zu einer Rechtszersplitterung: Sofern die Eisenbahnunternehmen ihr Rückgriffsrecht aufgrund der Revision der CUI verlieren, können sie sich nur noch auf das jeweilige nationale Recht und die von den Infrastrukturbetreibern auferlegten Geschäftsbedingungen stützen, um bei Unfällen die Rückzahlung der an die Reisenden bzw. bei Beschädigungen oder Verlust des Gutes die an den Kunden gezahlten Beträge zu erhalten.

Die Tatsache, dass das Rückgriffsrecht der Eisenbahnunternehmen auf die Infrastrukturbetreiber dem nationalen Recht unterstellt wird, ist im Hinblick auf Transparenz und Rechtssicherheit problematisch, da das allgemeine nationale (Vertrag-)Recht der jeweiligen Staaten vor allem bei der Beweislastverteilung oder bei Vermögensfolgeschäden mit feinen Unterschieden gefärbt ist.

2 Schlussfolgerungen und Anregungen

Ziel einer Revision sollte aus Sicht der Eisenbahnunternehmen ein möglichst rechtsklarer, rechtssicherer und vereinheitlichter internationaler Anwendungsbereich sein. Dieser würde es den Eisenbahnunternehmen, die insbesondere im Güterverkehr immer mehr von einem internationalen Transport durch die verschiedenen Staaten abhängig sind, ermöglichen, sich auf einem einheitlichen (Rechts-) Gebiet zu bewegen, ohne durch eine Zersplitterung in unterschiedliche nationale Rechte Rechtsunsicherheit in Kauf nehmen zu müssen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Rechtsvorschriften CUI nun in allen EU-Staaten anwendbar sind.

Änderungen durch die Generalversammlung der OTIF dauern derzeit, nach Auskunft des Generalsekretariats der OTIF, zwischen 5 und 7 Jahre. Kurzfristige Anpassungen der Rechtsvorschriften sind daher ausgeschlossen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass mit der Revision der Rechtsvorschriften CUI ein zufriedenstellendes Ergebnis d.h. ein rechtsklarer, rechtssicherer und harmonisierter Anwendungsbereich mit einem ausbalancierten Haftungssystem, erzielt wird.

Diese Voraussetzungen erfüllen die aktuellen Textentwürfe nicht. Die Vorschläge zur Revision der CUI sind daher aus Sicht des CIT ein Rückschritt.

Mit dem vorliegenden Positionspapier bittet das CIT die beteiligten Akteure, den unter Punkt 1.2 aufgeführten Änderungsvorschlag zur Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ zu unterstützen.

Hochachtungsvoll

Cesare Brand
CIT Generalsekretär

Nina Scherf
Legal Adviser