

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/12
25.04.2014**

Original : FR DE EN

25. Tagung

Teilrevision des Anhangs E (CUI) – Anregungen des CIT

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

**Anregungen des CIT für Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI,
erhalten am 16. April 2014**

Anregungen des CIT für Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI

1. Ausweitung des Anwendungsbereiches der ER CUI auf nationale Beförderungen

Titel I Allgemeines

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten 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 **und zum Zwecke nationaler Eisenbahnbeförderungen.** 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.

Begründung:

Der Kernpunkt der ER CUI ist die Vereinheitlichung der Haftungsregelungen zwischen Betreiber und Beförderer im internationalen Verkehr. Die heutige enge Anknüpfung des Geltungsbereiches der ER CUI führt dazu, dass das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Betreiber davon abhängt, ob in einem Zug ein Fahrgast mit einem internationalen Fahrschein bzw. ein Gut mit einem internationalen Frachtbrief befördert wird (was auch in nationalen Zügen möglich ist). Demgegenüber werden die Nutzungsverträge heute immer noch national abgeschlossen, wobei aus Sicht des nationalen Rechts irrelevant ist, ob die Infrastruktur für nationale oder für internationale Beförderungen benutzt wird. Ein „internationaler Zug“ unterliegt daher mehreren unterschiedlichen (nationalen) Nutzungsverträgen, was die Durchführung internationaler Verkehre für den Beförderer erschwert.

Art. 5 § 2 ER CUI definiert die Inhalte des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr. Mit der Unterstellung der Beförderungen nach Landesrecht unter die ER CUI wird der Anwendungsbereich auf Sachverhalte ausgedehnt, die dem nationalen Recht unterstehen, um die einheitliche Regelung dieser Inhalte für einen internationalen Zuglauf zu ermöglichen. Wo nicht das Landesrecht eine einheitliche Rechtsgrundlage bietet, können die ER CUI die Basis bilden, damit der Beförderer das Verhältnis zu den betroffenen Infrastrukturbetreibern für einen internationalen Zuglauf einheitlich vereinbaren kann (zB generelle Regelungen wie bspw. bei Verspätungen oder Betriebsstörungen in der Form allgemeiner Vertragsbedingungen).

Im Rahmen eines informellen Austausches hat der Generalsekretär der OTIF seine Bedenken geäußert, ob es mit dem Charakter der COTIF als internationalem Übereinkommen zu vereinbaren ist, den Anwendungsbereich der ER CUI auf nationale Beförderungen auszudehnen.

2. Schaffung einer Rechtsgrundlage für Allgemeine Geschäftsbedingungen für Verträge über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (bspw. die European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC))

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

neu:

h) “Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ die gemeinsamen Regeln der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, die mit Abschluss des Nutzungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind

Begründung:

Gemeinsame Regeln zu den Bedingungen der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur mittels Allgemeiner Geschäftsbedingungen unterstützen die einheitliche und diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen. Internationale Allgemeine Geschäftsbedingungen reduzieren die juristische Komplexität und den administrativen Aufwand der Beförderer unabhängig davon, ob für jede Eisenbahninfrastruktur eines Staates ein eigener Nutzungsvertrag abgeschlossen wird oder ob ein einziger Nutzungsvertrag für Eisenbahninfrastrukturen in mehreren Staaten abgeschlossen werden kann

Titel II - Nutzungsvertrag

Artikel 5

Inhalt und Form

§2 Der Vertrag regelt die ~~zur Festlegung der~~ administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung ~~der Infrastruktur notwendigen Einzelheiten.~~ **Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Betreiber Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne von Art. 3h fest, mit denen gemeinsame Regeln diskriminierungsfrei vereinbart und die Bedingungen der Benutzung von Eisenbahninfrastrukturanlagen in mehreren Staaten harmonisiert werden können.**

Begründung:

Die Mehrheit der Betreiber bietet den Beförderern Nutzungsverträge mit eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen an. Mit der Ergänzung wird eine Basis für harmonisierte Bedingungen für Nutzungsverträge geschaffen, um die juristische Komplexität für internationale Beförderungen zu reduzieren.

Bereits existierendes Beispiel sind die von RailNetEurope mit dem CIT entwickelten „European General Terms and Conditions of the use of railway infrastructure (EGTC)“, die seit

Ende 2010 verfügbar sind und – wo angeboten - für alle Nutzungsverträge des Betreibers gelten.

Zudem wird angeregt, dass der Nutzungsvertrag die Bedingungen der Nutzung und nicht deren Einzelheiten regeln soll.

3. Ausweitung der Haftung des Betreibers bei Vermögensschäden wegen Entschädigungszahlungen, die ihre Ursache in der Infrastruktur haben

Titel III - Haftung

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),
- c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäss
 - den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, ~~und~~
 - den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, ~~und~~
 - **dem Landesrecht** zu leisten hat,

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

§4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Betreiber für **andere** Schäden **haftet**, die ~~dem~~ **der** Beförderer ~~durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, haftet~~ **oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.**

Begründung:

Das gemäss Artikel 5bis § 2 von den ER CUI unberührte Recht kann Entschädigungsleistungen auslösen, wie dies im Fall der Europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 bei Verspätungen im Reiseverkehr für die Beförderer der Fall ist. Der Beförderer haftet seinem Vertragspartner auch dann, wenn die Ursache in der Infrastruktur liegt, da sie ihm angerechnet wird aufgrund der gesetzlichen Fiktion, wonach der Betreiber als Hilfsperson des Beförderers gilt (Art. 51 ER CIV bzw. Art. 40 ER CIM). Diese einseitige Haftungsverteilung ist für Vermögensschäden, die ihre Ursache in der Infrastruktur haben, durch die Möglichkeit des Rückgriffs auf den Betreiber zu korrigieren für Entschädigungen, die aufgrund zwingenden Rechts geleistet wurden.

Gemäss Artikel 8 Ziff. 4 des Erläuternden Berichts zur COTIF umfasst der Begriff „Landesrecht“ im Sinne der COTIF auch das in einem EU Staat geltende Unionsrecht. Alternativ wäre das Unionsrecht explizit neben dem Landesrecht aufzuführen.

Für Entschädigungen, die der Beförderer über das gesetzliche Mass hinaus bei Verspätungen oder Betriebsstörungen leistet, soll der Betreiber - vorbehaltlich anders lautender vertraglicher Vereinbarungen im Sinne von Art. 8 § 4 - auch dann nicht haften, wenn die Entschädigung durch Umstände ausgelöst wurde, die ihre Ursache in der Infrastruktur hatten.

Neu soll zudem die Möglichkeit vertraglicher Vereinbarungen über die Haftung für andere Schäden explizit genannt werden (einschliesslich Nichtvermögensschäden, entgangenem Gewinn und Imageschäden).