



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Groupe de travail « CUI UR »
Arbeitsgruppe „ER CUI“
Working group “CUI UR“**

**CUI 3/3 Add. 4
03.11.2015**

Original: DE

3. TAGUNG

Anmerkungen von Prof. Dr. Freise

2. November 2015

Anmerkungen zu den Stellungnahmen Belgiens, der Niederlande und des CIT zu den neuen Entwürfen des Generalsekretärs der OTIF vom 14.08.2015 (CUI 3/3) zum Anwendungsbereich der CUI

I. Allgemeine Bemerkungen

1. Die Stellungnahmen zeigen, dass das Problem, weshalb der Anwendungsbereich der CUI reformiert werden soll, bisher nicht befriedigend gelöst ist: Die CUI soll für die Nutzung nationaler Infrastrukturen durch *internationale Züge* gelten (auch wenn ein solcher Zug – insbesondere wegen Unfalls – die Grenze tatsächlich nicht überschreitet). Das CIT setzt sich demgegenüber für ein umfassendes Rückgriffsrecht des Beförderers ein, der nach CIV oder CIM Entschädigungen für Schäden geleistet hat, die der Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers verursacht hat. Dieses Rückgriffsrecht soll unabhängig davon bestehen, ob der CIV-Reisende bzw. das CIM-Gut in einem internationalen oder nationalen Zug befördert worden ist; für CIV und CIM kommt es ja auf den internationalen Charakter des *Beförderungsvertrags* an, nicht auf den Charakter des Zuges oder der Infrastrukturnutzung.
2. Der Vorschlag des Generalsekretärs vom 14.8.2015 bezieht den Anwendungsbereich der CUI auf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch *internationale Züge*. Als Vertragspartner des Infrastrukturbetreibers wird zwar weiterhin der Beförderer angesehen, in der Definition des Beförderers wird aber die Bezugnahme auf CIV und CIM gestrichen, um auch andere Beförderungsfälle unter die CUI fallen zu lassen, wenn sie in internationalen Zügen stattfinden.

II. Anmerkungen zu den Stellungnahmen Belgiens, der Niederlande und des CIT

Auf die Stellungnahmen wird nur insoweit eingegangen, als sie die Fassung der CUI-Vorschriften selbst betreffen. Die Fassung der Erläuternden Bemerkungen kann gegenwärtig nur als vorläufig verstanden werden.

1. Stellungnahme Belgiens

Belgien schlägt für Art. 1 § 1 CUI die Ersetzung des Wortes „vereinbarungsgemäß“ durch „voraussichtlich“ vor, weil über den internationalen Charakter eines Zuges meistens der Beförderer allein entscheidet und der Infrastrukturbetreiber sich lediglich um den Verkehr (= Betrieb) in seinem Staat kümmert: „Die vertragliche Vereinbarung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber behandelt den internationalen Aspekt eines Zuges i.d.R. nicht im Geringsten.“ Wenn das zutrifft, ist das Grundkonzept der CUI in Frage gestellt: Nach ihrem Titel enthält sie Rechtsvorschriften für den *Vertrag* über die

Nutzung der Infrastruktur im *internationalen* Eisenbahnverkehr. Hierüber sind sich *beide* Vertragspartner einig, sonst kommt der Vertrag nicht zustande.

Art. 1 § 1 CUI sollte also zum Ausdruck bringen, dass es gemeinsames Verständnis der Vertragspartner ist, dass der Zug für den internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt ist. Dem kann durch folgende Formulierung der Vorschrift Rechnung getragen werden:

„... durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten *bestimmt ist*, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.“

Auf die Bemerkungen Belgiens zu dem vom CIT für die 2. Sitzung der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen neuen Artikel 1 § 2 CUI wird hier nicht eingegangen, da das CIT inzwischen neue Vorschläge unterbreitet hat (dazu unten 3).

2. Stellungnahme der Niederlande

Die Anregung, nicht von der Nutzung der „Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates“ zu sprechen, sondern von der „Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“ (ebenso CIT), sollte aufgegriffen werden.

Den niederländischen Bedenken gegen das Wort „perform“ kann durch die oben gemachte Anregung Rechnung getragen werden: „... durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten *bestimmt ist*, ...“

Die Fragen der Niederlande zur Qualifikation eines Zuges, zum Wort „vereinbarungsgemäß“ und zu den Worten „für jeden Vertrag über die Nutzung“ sind im Zusammenhang mit dem oben unter I.1 angesprochenen Grundproblem der CUI zu sehen: Die CUI soll die häufig sehr national verstandene Nutzung nationaler Infrastrukturen durch internationale Züge vor allem haftungsmäßig international vereinheitlichen. Nicht nur aus dem Wort „vereinbarungsgemäß“, sondern auch aus den Worten „jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur“ und aus dem Titel der CUI ergibt sich im Zusammenhang mit dem Hinweis auf den „internationalen Eisenbahnverkehr“, dass Beförderer und Infrastrukturbetreiber eine vertragliche Beziehung mit internationalem Charakter haben. Die jetzige Diskussion erinnert an die während der COTIF-Revision 1999 vereinzelt gestellte Frage, ob die Nutzung nationaler Infrastrukturen für internationale Beförderungen tatsächlich in einem eigenen COTIF-Anhang geregelt werden sollte.

Der Vorschlag des Generalsekretärs zielt jedenfalls darauf ab, für die Anwendung der CUI auf die internationale Beziehung zwischen dem Beförderer (als Zugbetreiber) und dem Infrastrukturbetreiber abzustellen, nicht auf die internationale Beziehung zwischen dem Beförderer und seinen Kunden.

Ob der niederländischen Anregung gefolgt werden sollte, den Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ in der CUI selbst zu definieren, erscheint zweifelhaft. Art. 6 COTIF verwendet unter dem Oberbegriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ dreimal die Bezeichnung „internationale *Eisenbahnbeförderung*“, wenn es um die Beförderung von Personen und (gefährlichen) Gütern geht, zweimal die Bezeichnung „internationaler *Eisenbahnverkehr*“, wenn die Verwendung (nicht Beförderung !) von Wagen oder die Nutzung der Infrastruktur das Thema ist und zweimal die Bezeichnung „internationaler *Verkehr*“

(Letzteres dann, wenn *Eisenbahnmaterial* betroffen ist, so dass die Beziehung zum internationalen Eisenbahnverkehr auf der Hand liegt. Im Übrigen ist vorgesehen, dass in den „Erläuternden Bemerkungen“ zur CUI auf Art. 6 COTIF Bezug genommen wird.

Die Abweichung der CUI von Art. 2 § 1 lit. a Nr. 1 COTIF ist jedenfalls sachlich gerechtfertigt, weil es dort um durchgehende multimodale Beförderungsverträge mit Schwerpunkt im internationalen Eisenbahnverkehr geht.

Der Hinweis der Niederlande, dass der Begriff „Beförderer“ für den Vertragspartner des Infrastrukturbetreibers zu eng ist, wenn grenzüberschreitende Züge nicht der Beförderung von Personen oder Gütern dienen, sondern zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken betrieben werden, ist berechtigt. Umfassender wäre der Begriff „(Infrastruktur)Nutzer“ (vgl. meine Anmerkungen im Dok. CUI 2/3 Add. 6 vom 1.6.2015 unter 6.a).

Die von den Niederlanden vorgeschlagene Ergänzung des Art. 1 CUI um einen Absatz, der die Anwendung des Art. 8 § 1 lit. c CUI auch dann sicherstellt, wenn der Anwendungsbereich der CUI auf den nicht CIV/CIM unterstehenden Verkehr ausgeweitet wird, erscheint nicht nötig. Die besagte Ausweitung der CUI führt ja nicht zu einer Einschränkung in Bezug auf die Berücksichtigung von CIV- und CIM-Verkehren in internationalen Zügen.

3. Stellungnahme des CIT

Das CIT regt zu Art. 1 § 1 CUI eine Formulierung an, mit der im Anwendungsbereich der CUI ein Bezug zum „internationalen Verkehr“ vermieden wird. Das stiftet allerdings Verwirrung und hilft nicht weiter, solange der Bezug zum internationalen Verkehr im Titel der CUI sowie in den Artikeln 2 und 6 COTIF besteht.

Der vom CIT vorgeschlagene Art. 1 § 3 neu ist überflüssig (siehe die Bemerkung unter 2. zur Stellungnahme der Niederlande) und missverständlich: In Art. 1 § 1 soll der Bezug auf den internationalen Verkehr vermieden werden, aber in § 3 neu wird vom Betrieb eines internationalen Zuges gesprochen. Der vom CIT angestrebte Regress des Beförderers nach CIV und CIM gegen den Infrastrukturbetreiber auch in den Fällen, in denen in einem rein nationalen Zug CIV-Reisende oder CIM-Güter befördert werden, wird im Übrigen nicht erreicht.

Die Frage des CIT, ob es nach der Ablösung des Geltungsbereichs der CUI vom Beförderungsvertrag noch eine Definition des „Beförderers“ braucht, ist berechtigt (siehe oben unter 2. zu den Bemerkungen der Niederlande).

III. Überlegungen zu einer Neuordnung des Regressrechts des CIV- bzw. CIM-Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber

In der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe „CUI“ am 10.12.2014 war zwar beschlossen worden, den Anwendungsbereich der CUI einerseits und das Haftungsregime andererseits getrennt von einander zu betrachten: zunächst den Anwendungsbereich und dann das Haftungsregime. Es zeigt sich aber zunehmend, dass diese Trennung für die abschließende Diskussion des Anwendungsbereichs der CUI nicht mehr aufrechtzuerhalten ist. Im Fol-

genden werden daher in aller Kürze auch Überlegungen zum Haftungs- und Regressregime im Verhältnis Beförderer / Infrastrukturbetreiber angestellt:

1. Eine vollständige Deckung der Haftung des CIV- bzw. CIM-Beförderers gegenüber seinen Kunden einerseits und der Regressmöglichkeit des Beförderers gegenüber dem für den Schaden verantwortlichen Infrastrukturbetreiber andererseits lässt sich am ehesten in CIV und CIM selbst erreichen, wo ja das Einstehe nmüssen des Beförderers für den Infrastrukturbetreiber geregelt ist.
2. Wenn der spezielle Regress des CIV- bzw. CIM-Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber in CIV bzw. CIM geregelt ist, kann die CUI in ihrem *Anwendungsbereich* auf die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen durch internationale (= grenzüberschreitende) Züge bezogen werden, ohne dass es darauf ankommt, ob mit den Zügen überhaupt Personen oder Güter befördert werden und ob etwaige Beförderungen CIV oder CIM unterliegen. Die wechselseitige *Haftung* von Infrastrukturnutzer und Infrastrukturbetreiber kann darauf Rücksicht nehmen, welche Schäden, Kosten und Aufwendungen dem einen durch das Verhalten des anderen entstanden sind (Einzelheiten dazu in meinen Anmerkungen im Dok. CUI 2/3 Add. 6 vom 1.6.2015).
3. Ein **Regressregime in CIV und CIM** könnte im Wesentlichen wie folgt aussehen:

CIV Titel VII / CIM Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander **und zu Infrastrukturbetreibern**

**Artikel 62bis CIV / Artikel 50bis CIM
Rückgriffsrecht gegenüber Infrastrukturbetreibern**

Hat ein Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen einen Infrastrukturbetreiber insoweit zu, als der Infrastrukturbetreiber [den Schaden / das die Haftung des Beförderers auslösende Ereignis] verursacht hat und der Beförderer gemäß Artikel 51 CIV / 40 CIM für den Infrastrukturbetreiber haftet. [Der Infrastrukturbetreiber muss sich in diesem Fall im Regress so behandeln lassen, als würde auch er dem Ersatzberechtigten unmittelbar gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haften.]

Artikel 63 CIV / Artikel 51 CIM
Rückgriffsverfahren

§ 1 Ein Beförderer **oder ein Infrastrukturbetreiber**, gegen den gemäß Artikel 62 **oder 62bis** (CIV) / 50 **oder 50bis** (CIM) Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmäßigkeit ... nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer **beziehungsweise dem Infrastrukturbetreiber** durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. ...

Artikel 8 CUI
Haftung des Betreibers

.....

§ 5 (neu) Die Artikel 62bis und 63 CIV sowie die Artikel 50bis und 51 CIM bleiben unberührt.