



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

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

**LAW-16004-CUI 4/4
29.04.2016**

Original: FR

4. TAGUNG

Nach der 3. Tagung angepasste Textentwürfe des Generalsekretärs

I. SCHLUSSFOLGERUNGEN DER 3. TAGUNG DER ARBEITSGRUPPE „ER CUI“

Die Ergebnisse der 3. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI (Bern, 24.11.2015) können wie folgt zusammengefasst werden:

Konsens in Bezug auf Artikel 1 § 1 (siehe Text in Teil III.):

- Wortlaut so einfach wie möglich
- Verweis auf den in Artikel 3 begrifflich zu bestimmenden „internationalen Eisenbahnverkehr“, bei gleichzeitiger Streichung von „vereinbarungsgemäß“ sowie Ablehnung der neuen Variante „die im gemeinsamen Verständnis der Parteien für den internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt ist“¹
- Redaktionelle Anpassungen im Vergleich zu der Fassung am Ende der 2. Tagung („Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“ anstelle von „Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates“²; „zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist“ anstelle von „zwischen zwei Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist“).

Weiterführung der Arbeiten und noch offene Fragen:

- Ausarbeitung eines Begriffsbestimmungsentwurfes „internationaler Eisenbahnverkehr“, auf der Grundlage des von Frankreich für die Erläuternden Bemerkungen gemachten Vorschlags,
- Verfassen einer besseren Begriffsbestimmung „Beförderer“, im Lichte der geführten Diskussionen,
- Beschreibung und Untersuchung zweier Szenarien in Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber
 - Beibehaltung der Bestimmung in Artikel 8 § 1 Buchst. c) unter Präzisierung in den Erläuternden Bemerkungen, dass der Rückgriff den Beförderern nur im Falle von internationalen Zügen offen steht, d. h. für den in Artikel 3 neu zu definierenden internationalen Verkehr;
 - Transfer des Rückgriffsrechtes des Beförderers in die ER CIV und CIM, d. h. eine Lösung, mit der Beförderer sein Rückgriffsrecht bei Vorliegen eines internationalen Beförderungsvertrages in jedem Fall geltend machen könnte, unabhängig davon, ob ein nationaler oder internationaler Zug verwendet wird.

Input des Sektors (Infrastrukturbetreiberverbände - EIM, RNE, CER) wurde gefordert, insbesondere zu Fragen, wie

- Testfahrten neuer Fahrzeuge/Züge und
- Instandhaltungsfahrzeuge/Züge

¹ Man kann davon ausgehen, dass es im Interesse der Beförderer liegt, die IB, bei denen eine Trasse beantragt wird, zu informieren, dass es sich um einen internationalen Zug handelt. Es läge somit bei den Infrastrukturbetreiberverbänden, dem GS mitzuteilen, ob in diesem Artikel explizit auf die Pflicht hingewiesen werden soll, dass der IB über den internationalen Charakter des Zuges zu informieren ist.

² „in“ nur in den Fassungen DE und EN; in der FR Fassung: „l'infrastructure ferroviaire d'un État membre“, s. Art. 10 der Richtlinie 2012/34/EU in den einzelnen Sprachfassungen (FR-EN-DE).

organisiert werden (betriebliches Feedback), und ob dafür Trassen zugeteilt werden. Anhand der gelieferten Informationen wird untersucht werden, ob derartige Züge (wenn sie eine Grenze überqueren) unter den zu bestimmenden „internationalen Eisenbahnverkehr“ fallen oder nicht. Daraufhin wird auf der nächsten Tagung geprüft werden, ob es sinnvoll ist, in die Erläuternden Bemerkungen eine diesbezüglich Ergänzung aufzunehmen.

Zeitplan

Überarbeiteter Entwurf des GS	29.01.2016
Konsultation der Mitgliedstaaten und Stakeholder	-
Frist für Stellungnahmen	14.03.2016
Einberufung der nächsten Tagung	29.04.2016
Nächste Tagung der Arbeitsgruppe	31.05.2016

II. RÜCKGRIFF DES BEFÖRDERERS GEGEN DEN INFRASTRUKTURBETREIBER - ZWEI VARIANTEN

Da der Beförderer gegenüber seinen Kunden auch für Schäden haftet, die auf die Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen sind (s. Artikel 51 CIV und Artikel 40 CIM), sollte ihm ein Recht auf Rückgriff zustehen. Dieses Recht findet sich gegenwärtig in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI.

In der Arbeitsgruppe des Generalsekretärs, die sich in erster Linie mit der Klärung und Überprüfung des Anwendungsbereichs befasst, hat sich vom Anfang an die Frage gestellt, ob und welche Auswirkungen ein neues Kriterium für den Anwendungsbereich der CUI auf das Rückgriffsrecht des Beförderers haben wird.

In der derzeitigen Etappe der Arbeiten zeichnet sich als Anknüpfungspunkt für den Anwendungsbereich „**ein Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr** ...“ ab (im Weiteren verkürzt als „internationaler Zug“ bezeichnet), wobei dem „internationalen Eisenbahnverkehr“ eine neue Begriffsbestimmung gewidmet sein soll: Dieser Begriff soll sowohl die Nutzung grenzüberschreitender Trassen (Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG und Artikel 40 Abs. 5 der Richtlinie 2012/34/EU) als auch die internationale Nutzung aufeinanderfolgender nationaler Trassen abdecken, deren Zuweisung durch die zuständigen Infrastrukturbetreiber koordiniert wird (Artikel 40 § 1 der Richtlinie 2012/34/EU).

In Bezug auf den Rückgriff des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sollten zwei in der 3. Tagung der Arbeitsgruppe CUI präsentierten Varianten weiter untersucht werden:

1. Beibehaltung der bisherigen Regelung – im Rahmen des neu definierten Anwendungsbereichs – in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI
2. Regelung des Rückgriffs des Beförderers (neu) in den ER CIV/CIM

1. Variante: Beibehaltung der bisherigen Regelung – im Rahmen des neu definierten Anwendungsbereichs – in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI

Der Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 1 gilt für den gesamten Anhang, auch für Artikel 8. Der angepasste Anwendungsbereich ist an die Durchführung von Beförderungen nach den ER CIV oder CIM nicht mehr gekoppelt. Nachdem der Hinweis auf die ER CIV und CIM in Artikel 1 § 1 und in 3 Buchst. c) gestrichen wurde, muss er auch in Artikel 8 § 1 Buchst. c) gestrichen werden. Nichtsdestoweniger bleibt der Rückgriff des Beförderers, der Entschädigungen nach den ER CIV oder CIM gezahlt hat, weiterhin erfasst.

Allerdings kann der CIV- oder CIM-Beförderer bei dieser Variante **nur bei internationaler Infrastrukturnutzung**, wie sie in Artikel 1 § 1 (in Verbindung mit der neuen Definition „internationaler Verkehr“) beschrieben wird, Regress im Sinne der internationalen Vorschriften der OTIF gegen den Betreiber nehmen. Sofern die Bedingungen des Artikels 8 § 1 erfüllt sind, steht das Recht auf Rückgriff außer Frage, wenn es sich um **CIV/CIM Entschädigungen aus Beförderungen in internationalen Zügen** handelt. Der Infrastrukturbetreiber würde also dem Beförderer für Vermögensschäden haften, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen an Reisende eines internationalen Zuges oder an Kunden, deren Gut mit einem internationalen Zug befördert wurde, zu zahlen hat.³

Eine weitere Anpassung für Artikel 8 § 1 Buchst. c) hat Frankreich vorgeschlagen. Bei der 3. Tagung der Arbeitsgruppe CUI wurde beschlossen, in den Erläuternden Bemerkungen klarzustellen, dass sich diese Bestimmung nur auf Schäden beziehen soll, die infolge einer Entschädigung für in einem internationalen Zug verursachte Schäden entstanden sind.

Vorteil: Der Vorteil des neuen Anwendungsbereichs, einer Lösung, die mehr Klarheit bedeutet und jedenfalls die Realität besser als der derzeitige Wortlaut widerspiegelt, gilt auch für den Rückgriff des Beförderers. Der Infrastrukturbetreiber kann nur bei internationalen Zügen über die internationale Natur (der Beförderung) unterrichtet werden; die Anwendung einer internationalen Regelung ist nur dann gerechtfertigt, wenn beide Parteien des Vertrags sich überhaupt der internationalen Natur bewusst sind.

Nachteil: Diese Variante kann einen Nachteil zur Folge haben, wenn ein Teil der internationalen Beförderung durch einen nationalen Zug durchgeführt wird. Damit entsteht eine Situation, in der das Entschädigungsregime zwar international harmonisiert ist, das Regime für die Geltendmachung des Rückgriffsrechtes des Beförderers jedoch dem nationalen Recht unterstehen würde. Sollte das nationale Recht dem Beförderer ein eingeschränkteres Rückgriffsrecht gewähren als die CUI, könnte sich für den Beförderer die Frage stellen, wie er sich schadlos halten kann, wenn er Entschädigungen nach den strengeren Regeln wegen Schäden leisten musste, die ihren Ursprung in der Infrastruktur haben.

³ Im Bereich des Personenverkehrs ist die Möglichkeit durchgehender CIV-Beförderungsverträge für Reisen, bei denen zusätzlich zum internationalen Zug ein oder mehrere nur innerstaatlich verkehrende Züge genommen werden, durch den in die Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV/PRR (GCC-CIV/PRR) aufgenommenen Grundsatz „ein Beförderungsausweis – ein Vertrag“ (s. Ziff. 3 der GCC-CIV/PRR) eingeschränkt; dennoch gibt es Beispiele von CIV-Beförderungsverträgen mit durchgehenden Beförderungsausweisen, die auch Reisen mit nationalen Zügen abdecken. **Beispiele:** Der Reisende kann z.B. für die gesamte Reise von Bern nach Frankfurt einen CIV-Beförderungsvertrag abschließen, obwohl die Beförderung nur auf der Strecke Basel SBB-Frankfurt mit einem internationalen Zug (ICE) erfolgt; auf der Strecke Bern-Basel SBB erfolgt die Beförderung mit einem nur innerstaatlich verkehrenden Zug (IC). Ein durchgehender CIV-Fahrausweis kann z.B. auch für eine Reise von Mainz nach Maastricht im Rahmen des Angebotes „Europa-Spezial Niederlande“ erworben werden. Auch für diese Reise kann der Reisende nationale und internationale Züge beliebig kombinieren; die gesamte Reise wird von einem CIV-Beförderungsvertrag abgedeckt.

2. Variante: Regelung des Rückgriffs des Beförderers (neu) in den ER CIV und CIM

Gemäß dieser Variante wäre eine neue, nach dem Vorbild der Artikel 62 CIV und 50 CIM (Rückgriff zwischen den Beförderern) gestaltete Bestimmung in die ER CIV und CIM aufzunehmen (s. Textentwürfe weiter unten im Teil III.). Der Infrastrukturbetreiber würde für Vermögensschäden des Beförderers genau so haften, wie der Beförderer gegenüber seinen Kunden haftet. Artikel 8 § 1 Buchst. c) und Artikel 23 CUI müssten nach dieser Logik gestrichen werden. Die ER CUI kämen im Falle anderer Schäden, jedenfalls bei direkten Schäden der einen oder der anderen Partei des Nutzungsvertrags zur Anwendung (Artikel 8 § 1 Buchst. a) und b) und Artikel 9 § 1 Buchst. a) und b) CUI). Die Frage der sonstigen Vermögensschäden (unabhängig von Entschädigungen CIV/CIM) wäre (in einer späteren Etappe) separat zu prüfen und allenfalls zu regeln.

Vorteile:

- „geschlossene Haftungskette“, d.h. gleicher Massstab für die Haftung des Beförderers gegenüber seinen Kunden wie für die Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer für durch Entschädigungen entstandene Vermögensschäden;
- für das Rückgriffsrecht des Beförderers kommt es dann nicht darauf an, ob die Anwendungsbereiche der ER CIV und CUI einerseits sowie der ER CIM und CUI andererseits in geographischer Hinsicht gleich sind;
- Symmetrie zwischen Artikel 8 und 9 CUI.

Nachteile:

- Aus verfahrenstechnischer Sicht müssten die drei Anhänge zum COTIF zum gleichen Zeitpunkt revidiert werden, darunter der Anhang A, die ER CIV, deren wesentlicher Teil in der EU als Anhang zur Fahrgastrechte-Verordnung (PRR) übernommen wurde. Da wir ein koordiniertes Vorgehen bei der Revision der ER CIV mit der von der Europäischen Kommission eingeleiteten Revision der PRR anstreben, relativiert sich dieser Nachteil. Die parallele Reform von PRR und CIV bietet eine Gelegenheit, die Regelung der privatrechtlichen Fragen des Vertragsrechtes (Anhang I PRR) von der PRR zu entkoppeln und dadurch eine sachgerechte Weiterentwicklung der ER CIV zu ermöglichen.
- In Bezug auf das Rückgriffsrecht bei indirekten Schäden würde es sich unbestritten um eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der CUI handeln, da dann eindeutig festgelegt wäre, dass unabhängig vom tatsächlichen Trassenverlauf des Zuges (national oder international) ein Rückgriffsrecht bei Haftung des Infrastrukturbetreibers vorliegt, einschließlich bei verschuldensfreier Haftung. Für indirekte Schäden führt dies zur Anwendung des Rückgriffsrechtes auf dem gesamten nationalen Netz der Mitgliedstaaten.

III. ANGEPASSTE TEXTENTWÜRFE

BETREFFEND DEN ANWENDUNGSBEREICH

(in der 3. Tagung der Arbeitsgruppe CUI erarbeiteter und verabschiedeter Text)

Artikel 1 Anwendungsbereich

§1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur **in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.**

EN: § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure **in a Member State by a train for international railway traffic between States, at least one of which is a Member State.**

FR: §1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire **d'un État membre par un train pour un trafic international ferroviaire entre des États, dont au moins un est un État membre.**

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages **und auch dann**, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.

§ 3 Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

- 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.

BETREFFEND DIE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

- aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen umfasst, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;⁴

EN: aa) **“international railway traffic” means traffic which implies 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 concerned;** ⁴

FR : aa) **« trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés;** ⁴

c) ~~„Beförderer” denjenigen, der die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist, Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert zu befördern 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;~~

EN: c) **“carrier” means the person who carries natural or legal person the principal business of which is to carry persons and/or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who 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;**

FR: c) **« transporteur » désigne celui qui transporte par rail la personne ou entité la personne physique ou morale dont l'activité principale est le transport des personnes et/ou des marchandises en trafic international par rail sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes 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 ;**

~~x) **„Zug“ die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben.**~~

BETREFFEND DEN RÜCKGRIFF DES BEFÖRDERERS – ZWEI VARIANTEN

I. **Beibehaltung der bisherigen Regelung – im Rahmen des neu definierten Anwendungsbereichs – in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI**

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~~

⁴ Auf der Grundlage des Vorschlags Frankreichs

~~Rechtsvorschriften CIM~~ für von einem Zug, der auf einer Strecke internationalen Eisenbahnverkehr durchführt, verursachte Schäden zu leisten hat,

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

§ 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 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) 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.

...

Artikel 23 Rückgriff

Die Rechtmäßigkeit einer durch den Beförderer ~~auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ gegenüber Dritten geleisteten Zahlung kann nicht bestritten werden, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem Betreiber durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten.

II. Regelung des Rückgriffs des Beförderers (neu) in den ER CIV und CIM

In den ER CUI vorzunehmende Änderungen:

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 Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

§ 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,
- 4) wenn das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebes 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,
- 5) soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
- 6) 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.

...

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

Artikel 23

Rückgriff

~~Die Rechtmäßigkeit einer durch den Beförderer auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geleisteten Zahlung kann nicht bestritten werden, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem Betreiber durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten.~~

In den ER CIV/CIM vorzunehmende Änderungen⁵:

CIV Titel VII/CIM Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander **und zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern****Artikel 62a CIV/Artikel 50a CIM
Rückgriffsrecht gegen Infrastrukturbetreiber**

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 der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung 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. ...

EN:

CIV Title VII/CIM Title V

Relations between Carriers **and between Carriers and Infrastructure Managers****Article 62bis CIV/Article 50bis CIM
Right of recourse against infrastructure managers**

A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against an infrastructure manager insofar as the infrastructure manager caused [the loss or damage/the incident resulting in the carrier's liability] and the carrier is liable for the infrastructure manager in accordance with Article 51 CIV/40 CIM. [In this case, the infrastructure manager shall be treated in the recourse as if it were also directly liable to the person entitled in accordance with these Uniform Rules.]

Article 63 CIV/Article 51 CIM
Procedure for recourse

§1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 **or 62bis** (CIV)/50 **or 50bis** (CIM) may not be disputed by the carrier **or the infrastructure manager** against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier **or infrastructure manager**, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. ...

FR:

⁵ Textvorschlag von Prof. Freise

Titre VII des CIV / Titre V des CIM
Rapports des transporteurs entre eux **et avec les gestionnaires d'infrastructure**

Article 62 bis CIV / Article 50 bis CIM
Droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre le gestionnaire d'infrastructure ayant causé [le dommage / l'événement engageant la responsabilité], s'il répond de ce gestionnaire d'infrastructure en vertu de l'article 51 CIV / 40 CIM. [Dans ce cas, le gestionnaire d'infrastructure est considéré dans le cadre du recours comme lui aussi directement responsable vis-à-vis de l'ayant droit en vertu des présentes Règles uniformes.]

Article 63 CIV / Article 51 CIM
Procédure de recours

§1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 **ou 62 bis** (CIV) / 50 **or 50 bis** (CIM) ne peut être contesté par le transporteur **ou le gestionnaire d'infrastructure** contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur **ou gestionnaire d'infrastructure**, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. [...]

IV. IN VERBINDUNG MIT DEN ANGEPASSTEN TEXTENTWÜRFEN VORGESCHLAGENE ANPASSUNGEN DER ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN

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 durch einen für einen internationalen Verkehr bestimmten Zug zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.**
 - 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. Der Ausdruck „internationaler Verkehr“ ist in Verbindung mit Artikel 6 COTIF zu verstehen. Der neue Anknüpfungspunkt für den Anwendungsbereich der CUI – nach dessen Entkoppelung von der Durchführung von Beförderungsverträgen CIV und CIM - ist ein für einen internationalen Verkehr bestimmter Zug. Der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ erfordert eine neue spezifische Definition, die auf die für einen solchen Verkehr genutzten Trassen abstellt (s. auch Ziff. 1 der Bemerkungen zu Artikel 3). Es muss sich dabei nicht zwangsläufig um eine internationale (d.h. durch eine Vereinbarung von zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern konstruierte) Trasse handeln; ein internationaler Verkehr kann auch auf zwei oder mehreren aneinandergereihten nationalen Trassen durchgeführt werden, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. In beiden Fällen kann man von einer internationalen Infrastrukturnutzung sprechen.~~
 - b) ~~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 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. „Zug“ bedarf hingegen nicht einer Begriffsbestimmung, zumal dieser Begriff in der Richtlinie 2012/34/EU auch ohne eine Definition verwendet wird. [vorbehaltlich einer weiteren Prüfung.]~~
 - c) Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Infrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der CUI ohne Belang.
 - d) Die CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Infrastruktur 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 Infrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.

1. ...
2. ~~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 sind nur auf internationale Infrastrukturnutzungen anwendbar. Sie beziehen sich nicht auf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für den innerstaatlichen Verkehr.~~ Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den **innerstaatlichen Binnenv**Verkehr grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.
3. Der letzte Satz in § ~~1~~ **2** 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.
4. § ~~2~~ **3** hebt hervor, dass 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 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 § 2 Buchst. a) klar, dass die Haftung der Dienst- oder Auftraggeber der Hilfspersonen diesen gegenüber nicht durch die ER CUI geregelt werden.
5. ~~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. 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. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. [Diese 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.~~
6. *[Ggf. Ziff. 7 und 8 samt Einleitung aus Ziff. 6 verschoben – unter Erläuterungen zu Artikel 8 aufnehmen]* ~~Was die Haftung für indirekte Schäden anbelangt, hat der Beförderer im Falle von Personenschäden~~ **Im Falle von Zügen, in denen sowohl internationale Reisende als auch Reisende im innerstaatlichen Verkehr befördert werden, gilt in Bezug auf die Haftung für indirekte Schäden Folgendes:**
 - a) **Der Beförderer hat** 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~~
 - b) **Das Rückgriffsrecht des Beförderers** 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 e) CUI). wird von der ausgewählten Variante abhängen:~~

- i. Gemäß Variante 1 („internationale Züge“) wird dem Beförderer ein Rückgriffrecht gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 Buchstabe c) zustehen, falls die Beförderung ausschließlich mit einem oder mehreren internationalen Zügen (Zügen für einen internationalen Verkehr gemäß Definition) bzw. im Falle von gemischten Zügen in den für einen internationalen Verkehr bestimmten Wagen durchgeführt wird. [Sollte ein Teil der Beförderung eines Reisenden, der einen CIV-Beförderungsausweis besitzt, mit einem nur im innerstaatlichen Verkehr verkehrenden Zug bzw. Wagen durchgeführt werden, ändert dies nichts an der dem Reisenden im Falle eines Unfalls zu zahlenden Entschädigung; der Rückgriff des Beförderers würde sich hingegen nach dem nationalen Recht richten.]
 - ii. Gemäß Variante 2 („eine neue Regelung des Rückgriffs in den ER CIV/CIM“) würde sich nicht nur die Entschädigung des Reisenden, sondern auch der Rückgriff des Beförderers nach den ER CIV (neuer Artikel 62bis) richten.
7. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.
- ~~8. 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. **Infolge der Revision des Anwendungsbereichs ist eine neue Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderlich geworden.** Sie stellt auf die für einen internationalen Verkehr genutzten Trassen ab. Ein internationaler Verkehr kann entweder auf einer internationalen Trasse, d.h. auf einer durch eine Vereinbarung von zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern konstruierten Trasse oder auf zwei oder mehreren aneinandergereihten nationalen Trassen durchgeführt werden, wenn die Eisenbahninfrastruktur in verschiedenen Staaten liegt. Die CUI beziehen sich nicht auf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für den innerstaatlichen Verkehr. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.
2. ...
3. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009), die Begriffsbestimmung „**Betreiber**“ in Buchstabe b) ~~auszuweiten zu präzisieren~~, 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,~~ Das Gleiche gilt für die die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c): ~~auszuweiten~~, **Die Revision im Jahre 2009 bezweckte eine Präzisierung**, 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. ~~Der in der Begriffsbestimmung „Beförderer“ verwendete Begriff „internationaler Verkehr“ ist in Verbindung mit Artikel 6 COTIF zu verstehen.~~ Die letzte Revision des Anwendungsbereichs der CUI, die seine Abkoppelung von den Beförderungsverträgen CIV/CIM bezweckte, hat eine weitere Anpassung der Begriffsbestimmung „Beförderer“ zur Folge: Der Hinweis auf die Durchführung internationaler Beförderungen nach den ER CIV oder CIM wurde gestrichen. Außerdem wurde die Redaktion an vergleichbare Begriffsbestimmungen im Rechtssystem COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im Recht der EU (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angepasst. Aus der verbesserten Redaktion ergibt sich klar, dass sowohl eine juristische als auch eine natürliche Person Beförderer sein kann.

...

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~~ **Schäden ausgelöst** beim Betrieb der oder ~~an der~~ **durch die** Infrastruktur) und die Schadenshöhe zu beweisen; er hat ferner zu beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Nutzung der Infrastruktur verursacht wurde. ~~Der von der 5. Generalversammlung angenommene Text bringt den Grundsatz der objektiven Haftung noch deutlicher zum Ausdruck als die vom Revisionsausschuss beschlossene Fassung.~~
2. **Die Regelung der Haftung einschließlich insbesondere der Haftungsbefreiungsgründe orientiert sich bei Personenschäden an den entsprechenden Bestimmungen der ER CIV und bei Sachschäden an den entsprechenden Bestimmungen 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. e) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den ER CIV oder ER CIM zu leisten hat. 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). **Reine Vermögensschäden (Nutzungsausfall) sind hingegen nicht umfasst.**
3. *Erläuterungen betreffend Vermögensschäden - abhängig von der für den Rückgriff des Beförderers ausgewählten Variante [ggf. Punkte 7 und 8 von den Erläuterungen zu Artikel 1 samt Einleitung aus Ziff. 6 hierher verschieben].*

Variante 1:

§ 1 Buchst. c) ist unter Berücksichtigung des revidierten Anwendungsbereichs so auszulegen, dass er nur auf Vermögensschäden in Zügen (bzw. Wagen) für den internationalen Eisenbahnverkehr zur Anwendung kommt, s. Ziff. 1 der Erläuterungen zu Artikel 1 und 3.

Variante 2:

§ 1 Buchst. c) wurde gestrichen, da der darin bis dahin geregelte Rückgriff des Beförderers bei gemäß den ER CIV oder ER CIM zu zahlenden Entschädigungen neu

direkt in den ER CIV (Art. 62bis) und CIM (Art. 50bis) geregelt ist (*Verweisung auf entsprechende Erläuterungen zu den ER CIV und CIM*).