



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-16012-CUI 4/4 Add. 6
29.04.2016**

Original: FR

4. TAGUNG

Stellungnahme Frankreichs

DGITM/DST/SRF
29.03.2016

Revision der Artikel 1 und 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI, Anhang E zum COTIF) und der dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen

Ursprünglich wurde die Arbeitsgruppe zur Revision der Artikel 1 und 3 der ER CUI eingerichtet. Im weiteren Verlauf haben sich auch die Artikel 8 und 23 als revisionsbedürftig herausgestellt.

I / Artikel 1 § 1: Anwendungsbereich

Entwurf des GS nach der dritten Tagung der Arbeitsgruppe (AG):

„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.“

Kommentare Frankreichs

1) Der neue Vorschlag übernimmt [in der französischen Fassung] die vorherige Formulierung, die vor der dritten Tagung der Arbeitsgruppe vorgeschlagen wurde: *„l'utilisation de l'infrastructure d'un Etat membre“* (die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates). Dies kann den Eindruck erwecken, dass die ER CUI nur in den Staaten gelten, in denen der Staat Eigentümer der Infrastruktur ist.

Darüber hinaus wird die englische Fassung *„use of infrastructure in a member State“* ins Französische wie folgt übersetzt: *„utilisation de l'infrastructure dans un Etat membre“*. Frankreich bevorzugt die Variante **„utilisation de l'infrastructure d'un dans un Etat membre“**, um Missverständnisse, insbesondere in den Fällen, wo der Staat rechtlich nicht Eigentümer der Infrastruktur ist, zu vermeiden.¹

2) Dieser Vorschlag führt *de facto* zum Ausschluss von Beförderern, die mit einem nationalen Zug einen Teil eines internationalen Verkehrs durchführen. Die Verbindung zwischen diesen Zügen und dem Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ ist eher situationsbedingt, aufgrund der Fahrgäste, die an Bord einen Teil ihrer internationalen Reise durchführen. Diese Feststellung hat sicherlich Auswirkungen auf die Ausübung des Rückgriffsrechts des Beförderers im Falle eines durch Mängel an der Infrastruktur ausgelösten Unfalls. Faktisch kann das in diesem Fall anwendbare Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber nicht in Artikel 8 der ER CUI geregelt werden, da nationale Züge vom Anwendungsbereich der ER CUI ausgeschlossen sind. Die Ausübung des Rückgriffsrechts beruht somit auf nationalem Recht.

II / Artikel 3: Begriffsbestimmungen „internationaler Eisenbahnverkehr“ und „Beförderer“

Entwurf des GS nach der dritten Tagung der Arbeitsgruppe:

Artikel 3 Buchst. aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“

¹ Dieser Absatz betrifft nicht die deutsche Fassung, wo es heißt „die Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“.

„ ‚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;“

Artikel 3 Buchst. c) „Beförderer“

„ ‚Beförderer‘ die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist, Personen oder Güter im internationalen Verkehr auf der Schiene zu befördern und 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;“

Kommentare Frankreichs

1) „Internationaler Eisenbahnverkehr“

In Artikel 1 (französische Version) wird der Ausdruck „*trafic international ferroviaire*“, in Artikel 3 dagegen „*trafic ferroviaire international*“ verwendet: Hier muss eine Harmonisierung stattfinden.

2) „Beförderer“

In dieser Begriffsbestimmung wird der Beförderer mit der Beförderung von Gütern und/oder Personen verknüpft. Alle Züge, die weder Personen noch Güter befördern – darunter u. a. Leerzüge – sind somit von dieser Begriffsbestimmung ausgeschlossen.

Mit der nachstehenden Begriffsbestimmung würden sowohl Güter- und Reisezüge als auch Leerzüge berücksichtigt werden.

Vorschlag Frankreichs

„ ‚Beförderer‘ die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist, Personen oder Güter im internationalen Verkehr auf der Schiene zu befördern, die einen internationalen Verkehr mit einem beladenen oder leeren kommerziellen Zug durchführt und 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;“

III / Artikel 8: Haftung des Betreibers

A / Artikel 8 § 1 Buchst. c)

Entwurf des GS:

„§ 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 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.“

Kommentar Frankreichs

Bei der 3. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI hat sich herausgestellt, dass infolge der Änderung des Anwendungsbereiches der ER CUI auch Artikel 8 zum Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber entsprechend geändert werden müsste. Hierzu hat der Generalsekretär zwei auf der 3. Tagung präsentierte Varianten aufgegriffen und den Mitgliedstaaten und internationalen Organisation zur Erwägung unterbreitet.

1. Variante: Vorschlag Frankreichs

Der Rückgriff des Beförderers bleibt bei geändertem Anwendungsbereich in Artikel 8 § 1 Buchst. c) der CUI geregelt

Für Artikel 8 § 1 Buchst. c) wurde dieselbe Änderung wie für Artikel 1 vorgeschlagen, d. h. die Streichung der Verweise auf die CIV und CIM, sowie die Einschränkung des Anwendungsbereiches auf Züge, die einen internationalen Verkehr durchführen. Folglich sind nationale Züge, die nur eine Teilstrecke des internationalen Verkehrs bewerkstelligen, vom Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber ausgeschlossen. Hier unterläge die Ausübung des Rückgriffsrechts dem nationalen Recht.

Der Generalsekretär hat auf den folgenden Nachteil dieser Variante bereits hingewiesen: „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“.

Frankreich teilt diese Bedenken des Generalsekretärs und schlägt vor, die Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen bei der 4. Tagung der Arbeitsgruppe darüber beraten zu lassen. Die eigentliche Frage ist doch herauszufinden, in welcher Weise die ER CUI derzeit auf solche Züge angewendet werden. Die Präzisierung des Anwendungsbereiches der ER CUI ist zwar eindeutig erforderlich, seine Änderung jedoch nicht Ziel der Arbeitsgruppe. Für die weitere Behandlung der Frage wäre es daher wichtig, die derzeitigen Praktiken der Infrastrukturbetreiber und Beförderer in den einzelnen Mitgliedstaaten zu kennen.

2. Variante: Vorschlag Prof. Freises, Berater der OTIF / Deutschland

Der Rückgriff des Beförderers wird neu in den ER CIV und CIM geregelt

Es wird vorgeschlagen, das gesamte Rückgriffsrecht des Beförderers in die ER CIV/CIM zu verschieben.

Kommentare Frankreichs

Es wird vorgeschlagen, in die ER CIV und ER CIM eine neue Bestimmung nach dem Muster der Artikel 50 CIM und 62 CIV einzufügen. Wie in den Schlussfolgerungen der 3. Arbeitsgruppe hervorgehoben, bietet diese Variante den Vorteil einer „geschlossenen Haftungskette“, d. h. es gilt ein „gleicher Maßstab für die Haftung des Beförderers gegenüber seinen Kunden wie für die Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer für durch Entschädigungen entstandene Vermögensschäden“. An dieser Stelle möchten wir betonen, dass wenn das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber in den ER CIV/CIM geregelt wird, klargestellt werden muss, welcher Anhang die internationalen Züge abdeckt, die weder Güter noch Personen befördern, da die ER CIV/CIM sich auf die

Beförderung von Gütern und Personen beschränken. Außerdem kann mit dieser Variante die Ausübung des Rückgriffsrechts bei nationalen Zügen, die eine Teilstrecke des internationalen Verkehrs übernehmen, nicht ausgeschlossen werden, da das Kriterium der Ausübung des Rückgriffsrechts an die CIV/CIM geknüpft ist. Das Rückgriffsrecht würde in allen Zügen gelten, einschließlich nationaler Züge, sobald nur ein CIV-Fahrgast an Bord ist.

Genauso wichtig ist es, sich das Folgende vor Augen zu führen:

- Artikel 50 CIM (Rückgriffsrecht der Beförderer) regelt den Rückgriff zwischen den an einer Güterbeförderungskette beteiligten Beförderern.
- Artikel 62 CIV (Rückgriffsrecht) regelt den Rückgriff zwischen den an einer Personenbeförderungskette beteiligten Beförderern.

Infolgedessen wäre es mit dem Geist des COTIF unvereinbar (7 Anhänge behandeln jeweils eine spezifische Frage des internationalen Verkehrs), in einem einzigen Anhang aufeinanderfolgend das Rückgriffsrecht zwischen Beförderern und das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber zu regeln, zumal es sich dabei um zwei voneinander getrennte Themenbereiche handelt, die unter unterschiedliche Vorschriften fallen.

Im Übrigen hat diese Variante den Nachteil, dass vor den CUI zunächst die CIV und CIM überarbeitet werden müssten.

V / Änderung der Erläuternden Bemerkungen

a) Änderung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1

Vorschlag des Generalsekretärs

Ein neuer Absatz wird zu den Punkten 6 und 7 hinzugefügt.²

Punkt 6) „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.**“

Punkt 7) „[...] dem Beförderer [wird] ein Rückgriffsrecht 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.]“

² Die nachfolgenden Punkte 6, 7 und 8 sind in der deutschen Fassung des Dokuments LAW-16004-CUI 4/4 - Textentwürfe des Generalsekretärs - fälschlicherweise als Punkte 5, 6 und 7 angegeben.

Punkt 8) „Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.“

Zudem schlägt der Generalsekretär vor, den neu eingefügten Punkt 6 und die Punkte 7 und 8 in die Erläuterungen zu Artikel 8 (Rückgriffsrecht) zu transferieren. Dieser Vorschlag erscheint mit Blick auf die Kohärenz der gesamten Erläuternden Bemerkungen logisch.

Kommentare Frankreichs

Durch die in Punkt 6 genannten Elemente können auch Züge berücksichtigt werden, die weder Güter noch Personen befördern, und auch die Fälle von Personen, die in einem internationalen Zug eine nationale Strecke zurücklegen, und Gütern, die in einem gemischten Zug einen nationalen Bestimmungsort haben, werden erwähnt. Frankreich schlägt vor, einen Absatz zur Präzisierung der Entschädigungsmodalitäten in beiden Fällen hinzuzufügen.

Die vorgeschlagenen Absätze 7 und 8 sind wichtig, da sie Licht in die Problematik des Rückgriffsrechts in einem nationalen Zug, der eine Teilstrecke eines internationalen Verkehrs bewerkstelligt, oder bei Gütern, die in einem gemischten Zug einen nationalen Bestimmungsort haben, bringt.

b) Änderung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 8

Vorschlag Frankreichs: Transfer der Punkte 6, 7 und 8 (Erläuterungen zu Artikel 1) in die Erläuterungen zu Artikel 8 § 1 Buchst. c)

Punkt 6) „Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Vertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Vertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die 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.“

Für Reisende, auf die ER CIV keine Anwendung finden, und Güter, die nicht den ER CIM unterliegen, gelten die Entschädigungsbestimmungen des nationalen Rechts, selbst wenn der entstandene Schaden die Folge der Nutzung einer Infrastruktur im Rahmen eines internationalen Eisenbahnverkehrs ist.

Punkt 7) „[...] dem Beförderer [wird] ein Rückgriffsrecht 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. **Wenn jedoch** ein Teil der Beförderung eines Reisenden mit einem CIV-Beförderungsausweis in einem Zug oder Fahrzeugen, der/die nur im nationalen Verkehr fahren, durchgeführt wird, hat dies keine Auswirkungen auf die dem Reisenden im Falle eines Unfalls zu zahlende Entschädigung, lediglich das Rückgriffsrecht des Beförderers wird nationalem Recht unterstellt.“

Punkt 8) „Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.“