



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-16018-CUI 4/4 Add. 12
29.04.2016**

Original: DE

4. TAGUNG

Stellungnahme Deutschlands

**Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr
(CUI – Anhang E zum Übereinkommen)**

Stellungnahme der deutschen Delegation zu den Vorschlägen des Generalsekretärs vom 29. Januar 2016 (Dokument A 91- 01/501.2016)

A. Vorbemerkung

Mit Blick darauf, dass auf EU-Ebene die Voraussetzungen für einen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sehr detailliert geregelt sind und diese Regelungen, wie Artikel 5^{bis} CUI ausdrücklich klarstellt, Vorrang vor der CUI haben, stellt sich die Frage, wofür es der CUI überhaupt bedarf. Aus hiesiger Sicht erscheint ein Regelungsbedarf aus folgenden Gründen zweifelhaft:

- Die CUI hat seit ihrer Verabschiedung offensichtlich nur geringe Bedeutung gehabt. Dies zeigt sich vor allem daran, dass völlige Unklarheit im Hinblick auf deren Anwendungsbereich besteht und dass es hierzu keine Rechtsprechung gibt.
- Die in der CUI vorgesehenen Haftungsvorschriften werden mit guten Gründen vom CIT kritisiert. Die vom Generalsekretär der OTIF vorgeschlagene Änderung des Artikels 8 CUI berücksichtigt zwar diese Kritik, dient jedoch nicht der Rechtsvereinheitlichung: Denn nach diesen Vorschlägen ist zur Beantwortung der Frage, in welchem Umfang der Regressschuldner haftet, zunächst zu prüfen, in welchem Umfang der Regressgläubiger Dritten gegenüber haftet. Zur Beantwortung dieser Frage ist auf das Statut des vom Regressgläubiger abgeschlossenen Beförderungsvertrags und/oder auf das Deliktsstatut abzustellen. Da das anwendbare materielle Recht sehr unterschiedlich sein kann, ist für den Regressschuldner bei Abschluss des Nutzungsvertrages nicht absehbar, in welchem Umfang er haften wird. Die CUI begründet insoweit keine Rechtssicherheit.
- Ein besonderer Schutzbedarf eines Vertragspartners ist angesichts des Umstandes, dass durch öffentlich-rechtliche Vorschriften die Rahmenbedingungen für einen Nutzungsvertrag bereits zwingend vorgeschrieben sind, nicht ersichtlich. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wieso noch Bedarf für zwingendes Recht besteht.

B. Zu den Regelungen der CUI

Zu Artikel 1

Die Änderungsvorschläge zu Artikel 1 § 1 CUI werfen zahlreiche Fragen auf. So stellt sich insbesondere die Frage, was unter der Formulierung „Vertrag über die Nutzung ... durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr“ zu verstehen ist. Die Verwendung des Wortes „für“ ist unklar. Insbesondere stellt sich die Frage, ob im Vertrag festgelegt werden soll, welche Züge für einen internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt sind. Dies erscheint praktisch kaum möglich.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, warum nach der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 1 § 1 CUI verlangt wird, dass der Vertrag die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur „zwischen verschiedenen Staaten“ betreffen muss. Denn wenn der Zug für eine „internationale Eisenbahninfrastruktur“ bestimmt sein soll, ist das Element der Internationalität bereits erfüllt.

Schließlich stellt sich die Frage, warum es sowohl des Erfordernisses bedarf, dass der Vertrag die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur „in einem Mitgliedstaat“ zum Gegenstand haben muss, als auch des Erfordernisses, dass der internationale Eisenbahnverkehr einen Verkehr

zwischen Staaten betreffen muss, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist. Diese Verdopplung der Anknüpfung an einen „Mitgliedstaat“ erscheint überflüssig.

Aus den vorgenannten Gründen wird folgende Neufassung von Artikel 1 § 1 vorgeschlagen:

- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung **einer in einem Mitgliedstaat liegenden** Eisenbahninfrastruktur **im internationalen Eisenbahnverkehr**.

Zu Artikel 3

Es wird vorgeschlagen, Artikel 3 Buchstabe f zu streichen. Durch die Verwendung des Begriffs „Betriebsgenehmigung“ in Artikel 5^{bis} ist hinreichend festgestellt, dass sich die Anforderungen an eine „Betriebsgenehmigung“ aus dem öffentlichen Recht ergeben, das, wie Artikel 5^{bis} ausdrücklich bestimmt, unberührt bleibt.

Im Übrigen werden zu Artikel 3 folgende Neufassungen vorgeschlagen:

- aa) **„internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse betrifft oder einer nationalen Trasse, die auf eine oder mehrere nationalen Trassen folgt, von denen sich mindestens eine in einem anderen Staat befindet, und die von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert wird;**

...

- c) **„Nutzer“ denjenigen, der mit dem Betreiber einen Nutzungsvertrag geschlossen hat;**
- d) „Hilfsperson“ Bedienstete oder andere Personen, deren sich der Betreiber oder der **Nutzer** zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln;
- e) „Dritter“ jeden anderen als den Betreiber, den **Nutzer** und ihre Hilfspersonen;
- g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die **Eisenbahn**infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des **Nutzers**
- die interne Organisation des Unternehmens sowie
 - das Personal und die Fahrzeuge, die auf der **Eisenbahn**infrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser **Eisenbahn**infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderung der vom Generalsekretär der OTIF vorgeschlagenen Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ hat zum Ziel, die Regelung über den Anwendungsbereich in Artikel 1 § 1 zu vereinfachen.

Zu Buchstabe c

Durch die Neufassung von Buchstabe c soll klargestellt werden, wer die Vertragspartner sind: der Betreiber und der Nutzer. Zugleich soll durch die Ersetzung des bisher in der CUI verwendeten Begriffs „Beförderer“ klargestellt werden, dass der Nutzer nicht identisch ist mit

dem „Beförderer“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a CIM und CIV. Weitergehender Regelungen, wie sie bisher in Buchstabe c sind, bedarf es im Hinblick darauf, dass öffentliches Recht unberührt bleibt, nicht.

Zu den Buchstaben d, e und g

Die Verwendung des Begriffs „Nutzer“ anstelle des Begriffs „Beförderer“ macht Folgeänderungen in den Buchstaben d, e und g erforderlich. Darüber hinaus soll durch die Ersetzung des Begriffs „Infrastruktur“ durch den Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ berücksichtigt werden, dass bereits in Artikel 1 der Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ verwendet wird.

Zu Artikel 4

Es stellt sich die Frage, ob es erforderlich ist, die Regelungen zwingend auszugestalten. Angesichts der Tatsache, dass für die Infrastrukturnutzung zahlreiche öffentlich-rechtliche Regelungen bestehen, die nicht abbedungen werden können, erscheint ein Bedarf an zwingenden Regelungen für den Nutzungsvertrag nicht ersichtlich. Hinzu kommt, dass an vielen Stellen ohnehin bereits jetzt Vertragsfreiheit gewährt wird (Artikel 7 §§ 3 und 5, Artikel 8 § 4, Artikel 9 § 4, Artikel 20, 22 und 24 CUI).

Zu Artikel 5

Es wird vorgeschlagen, Artikel 5 zu streichen.

Aufgrund der zu Artikel 3 Buchstabe c vorgeschlagenen Einführung des Begriffs „Nutzer“ bedarf es nicht mehr der in § 1 vorgenommenen Differenzierung zwischen dem Beförderer und sonstigen Personen. Darüber hinaus ist § 1 („Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen“) missverständlich. Soweit hiermit gemeint ist, dass der Nutzer die Gesetze und Vorschriften einzuhalten hat, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, erscheint die Regelung überflüssig. Denn nach Artikel 5^{bis} CUI bleiben ohnehin öffentlich-rechtliche Regelungen unberührt.

§ 2 erscheint nichtssagend. Es ist den Vertragsparteien überlassen zu bestimmen, welche Fragen sie im Nutzungsvertrag regeln.

§ 3 erscheint überflüssig. Im Ergebnis besagt die Vorschrift, dass der Vertrag keinen Formvorschriften unterliegt. Dann aber ist kein Regelungsbedarf ersichtlich.

Zu Artikel 5^{bis}

Aufgrund der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 5 und aus redaktionellen Gründen erscheinen folgende Folgeänderungen angezeigt:

- § 1 Die Bestimmungen ___ der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des **Nutzungsvertrags** zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die **Eisenbahninfrastruktur** liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.
- § Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des **Nutzungsvertrags** über die Nutzung der **Eisenbahninfrastruktur** in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

Zu Artikel 6

Folgende Neufassung von Artikel 6 wird vorgeschlagen:

Artikel 6 Besondere Pflichten des **Nutzers**

- § 1 Der **Nutzer** hat dem Betreiber jedes Ereignis mitzuteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, seiner Sicherheitszertifikate oder der anderen Nachweise beeinflussen könnte.
- § 2 Der Betreiber kann verlangen, dass der **Nutzer** nachweist, dass er zur Deckung aller Ansprüche, die sich, gleich aus welchem Rechtsgrund, aus den Artikeln 9 bis 21 ergeben können, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder dass er gleichwertige Vorkehrungen getroffen hat. Der **Nutzer** hat jährlich durch eine in gehöriger Form ausgestellte Bestätigung nachzuweisen, dass die Haftpflichtversicherung oder die gleichwertigen Vorkehrungen fortbestehen; Änderungen hat er dem Betreiber vor deren Wirksamwerden anzuzeigen.
- § 3 Die Parteien des Vertrages haben sich gegenseitig alle Ereignisse mitzuteilen, die die Erfüllung des zwischen ihnen geschlossenen Vertrages verhindern könnten.
- § 4 Der Betreiber kann dem Nutzer die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verwehren, wenn dieser seinen Pflichten nach den §§ 1 bis 3 nicht nachkommt.**

Begründung

In der Überschrift sollten die Worte „und des Betreibers“ gestrichen werden, weil die Vorschrift keine Pflichten des Betreibers regelt. Im Übrigen sollte durchgängig der Begriff „Beförderer“ durch den Begriff „Nutzer“ ersetzt werden.

§ 1 wurde gestrichen: Der bisherige § 1 Satz 1 erscheint obsolet, wenn der Begriff „Beförderer“, wie hier vorgeschlagen, durch den Begriff „Nutzer“ ersetzt wird. Der bisherige § 1 Satz 2 und 3 erscheint mit Blick auf Artikel 5^{bis} überflüssig.

Die übrigen Änderungen in den bisherigen §§ 2 bis 4 – nunmehr §§ 1 bis 3 – sind Folgeänderungen.

Der letzte Absatz (§ 4) ist hingegen neu. Es erscheint sinnvoll klarzustellen, welche Rechte der Betreiber aus dem Nutzungsvertrag bei Nichteinhaltung der Pflichten des Nutzers hat.

Zu Artikel 7

Es wird vorgeschlagen, Artikel 7 §§ 1 und 2 wie folgt zu fassen:

- § 1 Der Betreiber kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn
- a) der **Nutzer** nicht mehr **seinen Verpflichtungen nach den in dem Staat, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, geltenden Gesetzen und Vorschriften über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur nachkommt;**
 - b) der **Nutzer** sich in Zahlungsverzug befindet, und zwar

1. für zwei aufeinanderfolgende Fälligkeitstermine mit einem Betrag, der ein monatliches Nutzungsentgelt übersteigt, oder
 2. in einem Zeitraum, der sich über mehr als zwei Fälligkeitstermine erstreckt, mit einem Betrag, der das Nutzungsentgelt für zwei Monate erreicht;
- c) der **Nutzer** eine der besonderen Pflichten gemäß Artikel 6 §§ 1 und 2 schwerwiegend verletzt hat.

§ 2 Der **Nutzer** kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Infrastruktur verliert.

Im Übrigen wird vorgeschlagen, § 5 zu streichen.

Begründung

Die Umformulierung von § 1 Buchstabe a dient der Klarstellung, dass bei Nichteinhaltung öffentlich-rechtlicher Erfordernisse ein sofortiges Kündigungsrecht besteht. Mit Blick hierauf erscheint der bisherige § 1 Buchstabe b entbehrlich. Die weiteren Änderungen in den §§ 1 und 2 sind Folgeänderungen.

Zweifelhaft erscheint, wieso es des § 5 bedarf. Die Einschränkung der Möglichkeit, eine von § 1 Buchstabe a abweichende Vereinbarung zu treffen, macht wenig Sinn: Wenn nach dem – durch Artikel 5^{bis} CUI vorbehaltenen – öffentlichen Recht der Vertrag gekündigt werden muss, ergibt sich dies unmittelbar aus dem öffentlichen Recht und bedarf keiner – zusätzlichen – Regelung in § 5. Für die Zwecke der CUI erscheint eine Einschränkung der Vertragsfreiheit nicht geboten.

Zu Artikel 8

Es wird vorgeschlagen, Artikel 8 wie folgt zu fassen:

Artikel 8 Haftung des Betreibers **gegenüber dem Nutzer**

- § 1 Der Betreiber haftet **dem Nutzer aus dem Nutzungsvertrag** für
- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit) **und**
 - b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen), die der **Nutzer** während der Nutzung der **Eisenbahn**infrastruktur erleidet und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.
- § 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit
- a) bei Personenschäden,
 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 **Nutzers** 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,

wenn der Schaden durch ein Verschulden des **Nutzers**, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des **Nutzers** oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3 Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Betreiber gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäß § 2 Buchst. a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und Inwieweit

a) _____ der Betreiber für Schäden, die dem **Nutzer** durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, haftet **und**

b) dem Nutzer ein Rückgriffsrecht gegen den Betreiber zusteht.

Begründung

Zur Überschrift

Es sollte in der Überschrift und im Text klargestellt werden, dass Artikel 8 die vertragliche Haftung des Betreibers gegenüber dem Nutzer regelt.

Zu § 1

Buchstabe c sollte entfallen. Die geltende Regelung, wonach nur bestimmte Vermögensschäden ersetzt werden, erscheint zu eng. Der Änderungsvorschlag des Generalsekretärs begegnet Bedenken, weil ein „Vermögensschaden“ nicht, wie es der Nachsatz in § 1 verlangt, „während der Nutzung der Infrastruktur“ entstehen kann. Hinzu kommt, dass die Formulierung „Zug, der ... Eisenbahnverkehr durchführt“ sprachlich wenig geglückt erscheint. Mit Blick darauf, dass es nur schwer möglich ist, eine Regelung zu treffen, die die Haftung für Vermögensschäden begrenzt, wird vorgeschlagen, die Vereinbarung über Voraussetzungen und Umfang eines Rückgriffsanspruchs wegen Vermögensschäden den Vertragsparteien zu überlassen. Eine entsprechende Regelung findet sich in Artikel 8 § 4 Buchstabe b (neu).

In dem letzten Satzteil wurde die Bezugnahme auf Hilfspersonen gestrichen. Denn Artikel 8 regelt ausschließlich die vertragliche Haftung des Betreibers gegenüber dem Nutzer aus dem Nutzungsvertrag.

Zu § 2

Aus den zu § 1 genannten Gründen ist auch in § 2 die Bezugnahme auf „Vermögensschäden“ zu streichen. Denn § 2 regelt nur die Befreiung von der in § 1 geregelten Haftung, kann also nicht weiter gehen als § 1.

Zu § 4

Wegen der Komplexität der möglichen Rückgriffsszenarien erscheint es sachdienlich, Nutzer und Betreiber bezüglich der Existenz und der Modalitäten eines Rückgriffsrechts darauf zu verweisen, dies selbständig zu vereinbaren.

Zu Artikel 9

Es wird vorgeschlagen, Artikel 9 wie folgt zu fassen:

Artikel 9

Haftung des **Nutzers gegenüber dem Betreiber**

§ 1 Der **Nutzer** haftet **dem Betreiber aus dem Nutzungsvertrag** für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit) **und**
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die **der Nutzer, ein** von ihm verwendetes Beförderungsmittel **oder** von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der **Eisenbahninfrastruktur verursacht haben**.

§ 2 Der **Nutzer** ist von dieser Haftung befreit

- a) bei Personenschäden,
 1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der **Nutzer** 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 **Betreibers** zurückzuführen ist,
 3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der **Nutzer** dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;
- b) bei Sachschäden,

wenn der Schaden durch ein Verschulden des Betreibers, eine nicht vom **Nutzer** verschuldete Anweisung des Betreibers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der **Nutzer** nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

- § 3 Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der **Nutzer** gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäß § 2 Buchst. a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.
- § 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit
- a) _____ der **Nutzer** für Schäden **haftet**, die dem Betreiber durch Betriebsstörungen entstehen, **und**
- b) **dem Betreiber ein Rückgriffsrecht gegen den Nutzer zusteht.**

Begründung

Zur Überschrift

Es erscheint zweckmäßig, in der Überschrift (und im nachfolgenden Text) klarzustellen, dass es – spiegelbildlich zu Artikel 8 – um die vertragliche Haftung des Nutzers gegenüber dem Betreiber geht.

Zu § 1

Wie zu Artikel 8 § 1 ausgeführt, erscheint eine Bezugnahme auf die Hilfspersonen nicht sachgerecht. Der Änderungsvorschlag des Generalsekretärs begegnet Bedenken: Da Artikel 9 die Haftung des Nutzers regelt, kann § 1 nur Schäden des Betreibers erfassen, nicht hingegen Schäden des Beförderers (nach hier vorgeschlagener Terminologie also des Nutzers). Hinzu kommt, dass der Änderungsvorschlag offen lässt, wer die Ursache für den Schaden gesetzt hat.

Zu § 4

Nicht nachvollziehbar erscheint, warum nicht auch eine Regelung über die Haftung des Nutzers für Vermögensschäden des Betreibers aufgenommen werden soll. Denn es ist zumindest denkbar, dass der Betreiber von einem Dritten wegen Schäden in Anspruch genommen wird, die durch Mängel der Infrastruktur verursacht worden sind, aber auch ihre Ursache in einem Verhalten des Nutzers haben. Mit Blick darauf, dass es nur schwer möglich ist, eine Regelung zu treffen, die die Haftung für Vermögensschäden begrenzt, wird vorgeschlagen, dies den Vertragsparteien zu überlassen.

Zu Artikel 10

Es wird vorgeschlagen, Artikel 10 §§ 2 und 3 zu streichen und Artikel 10 wie folgt zu fassen:

Artikel 10 Zusammenwirken von Ursachen

Haben Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die vom **Nutzer** zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Partei des Vertrages nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Artikel 8 oder 9 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, trägt jede Partei des Vertrages den Schaden, den sie erlitten hat, selbst.

Begründung

Da die CUI nur die vertragliche Haftung regelt, erscheint es nicht sinnvoll, Regelungen aufzunehmen, die die Haftung von Dritten regeln. Die §§ 2 und 3 sind systemfremd und sollten daher entfallen.

Zu Artikel 13

Es wird vorgeschlagen, Artikel 13 wie folgt zu fassen:

Artikel 13
Ersatz anderer Personenschäden

Ob und inwieweit der Betreiber oder der **Nutzer** bei Personenschäden **weitergehend als nach Artikel 8 oder 9 und** für andere als die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.

Begründung

Es erscheint geboten, auch insoweit auf das Landesrecht zu verweisen, als dieses eine weitergehende Haftung für Personenschäden vorsieht, als sie in den Artikeln 8 und 9 geregelt ist.

Zu Artikel 15

Es wird vorgeschlagen, Artikel 15 wie folgt zu fassen:

Artikel 15
Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die **in dem Nutzungsvertrag und** in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Schädigers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Begründung

Es erscheint geboten, auch bei einer vertraglich vereinbarten Haftungsbeschränkung die Berufung hierauf zu untersagen, wenn der Schaden durch schweres Verschulden verursacht wurde.

Zu Artikel 17

Es wird vorgeschlagen, in Artikel 17 das Wort „Beförderer“ durch das Wort „Nutzer“ zu ersetzen. Es handelt sich insoweit um eine Folgeänderung zu Artikel 1 § 1.

Zu Artikel 18

Es wird vorgeschlagen, Artikel 18 wie folgt zu fassen:

Artikel 18 Haftung für Hilfspersonen

Der Betreiber und der **Nutzer** haften für ihre Hilfspersonen, **soweit diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.**

Begründung

Die Zuordnungsregelung erscheint zu weitgehend. Die Regelung sollte in Anlehnung an Artikel 40 CIM formuliert werden.

Zu Artikel 19

Es wird vorgeschlagen, Artikel 19 zu streichen. Denn es erscheint zweifelhaft, die vorliegenden Regelungen auch auf außervertragliche Ansprüche anzuwenden. Ein Regelungsbedarf erscheint nicht ersichtlich.

Zu Artikel 21

Es wird vorgeschlagen, Artikel 21 zu streichen. Es besteht kein Bedarf, im Rahmen der CUI außervertragliche Ansprüche der Hilfspersonen des Betreibers oder Nutzers zu regeln. Es besteht insbesondere kein Schutzbedürfnis des Betreibers oder Nutzers, um derartige Ansprüche zu beschränken.

Zu Artikel 23

Es wird vorgeschlagen, Artikel 23 zu streichen. Die Wirkung einer gerichtlichen Entscheidung einem Streitverkündeten gegenüber sollte der Regelung durch das anwendbare Prozessrecht überlassen bleiben.

C. Zu Artikel 62^{bis} CIV und Artikel 50^{bis} CIM (neu)

Es erscheint zweifelhaft, in die CIV und die CIM eine Regelung über den Regress aufzunehmen. Die Voraussetzungen für einen Rückgriff sollten im Nutzungsvertrag geregelt werden. In jedem Falle muss die Regelung so gefasst werden, dass keine Widersprüche mit der CUI entstehen. Nach den vom Generalsekretär der OTIF vorgeschlagenen Artikeln 62^{bis} CIV und Artikel 50^{bis} CIM hat der Betreiber keine Möglichkeit, sich auf ein (Mit-)Verschulden des Beförderers, auf das Verhalten eines Dritten oder auf unvermeidbare Umstände zu berufen. Diese absolute Haftung begegnet Bedenken.