



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

Arbeitsgruppe „ER CUI“

4. Tagung (Bern, 31.05.2016)

Bericht

TAGESORDNUNG

1. Eröffnung der Tagung und Wahl des Vorsitzenden
2. Annahme der Tagesordnung
3. Verfahren zur Bestellung einer internationalen Trasse und sonstige Informationen von Stakeholderverbänden
4. Teilrevision der ER CUI – Beratung der nach der 3. Tagung angepassten Textentwürfe des Generalsekretärs betreffend
 - den Anwendungsbereich der ER CUI,
 - die Begriffsbestimmungen und
 - das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber
5. Andere Fragen und von den Mitgliedstaaten/Stakeholdern erhaltene Vorschläge/Anregungen
6. Weiteres Vorgehen
7. Verschiedenes

BERATUNGEN

1. Eröffnung der Tagung und Wahl des Vorsitzenden

Herr Davenne, Generalsekretär, eröffnet die Tagung und heißt alle anwesenden Experten der Mitgliedstaaten und der interessierten Verbände herzlich willkommen. Er dankt ihnen für die eingegangenen Stellungnahmen und Vorschläge, deren Anzahl und Qualität von einem regen Interesse an den Arbeiten der Arbeitsgruppe zeuge.

Die **Arbeitsgruppe** wählt **Herrn Kristof Schockaert (BE) zum Vorsitzenden** dieser Tagung. Der Vorsitzende bedankt sich für die Wahl.

2. Annahme der Tagesordnung

Dok. LAW-16002-CUI 4/2 – Vorläufige Tagesordnung

Die vorläufige Tagesordnung wird einvernehmlich angenommen.

3. Verfahren zur Bestellung einer internationalen Trasse und sonstige Informationen von Stakeholderverbänden

Dok. LAW-16003-CUI 4/3 – Information der EIM

Die **EIM** präzisieren, dass die in diesem Dokument enthaltene Übersicht in Zusammenarbeit mit RNE erstellt wurde. Darin seien Informationen von einzelnen Infrastrukturbetreibern, die sich in einer Umfrage zu den von der OTIF gestellten Fragen geäußert haben, zusammengefasst.

Unter Bezugnahme auf dieses interessante Dokument weist der **GS** darauf hin, dass gemäß seinem Vorschlag für den Anwendungsbereich der CUI nur die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch kommerzielle Züge erfasst werden solle. Nicht kommerzielle Nutzung liege demnach außerhalb des Anwendungsbereichs.

Auf Einladung des **Vorsitzenden** gibt **Herr Peter Jäggy**, Generalsekretär des **Forum Train Europe (FTE)**, einen Überblick über die Tätigkeiten des FTE, insbesondere über die Koordinationsprozesse – innerhalb der FTE und RNE – zur Erstellung internationaler Fahrpläne, über den Zeitrahmen und das Vorgehen bei Bestellungen von Trassen einschließlich Trassen für den Verkehr auf internationalen Güterverkehrskorridoren (RFC).

Der **Vorsitzende** dankt ihm für diese höchst interessante Präsentation, die ein sehr komplexes Thema in einer verständlichen Weise den Teilnehmern näher gebracht habe (Anlage 2).

4. Teilrevision der ER CUI – Beratung der nach der 3. Tagung angepassten Textentwürfe des Generalsekretärs betreffend

- den Anwendungsbereich der ER CUI,
- die Begriffsbestimmungen und
- das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber.

Dokumente:

LAW-16004-CUI 4/4 Nach der 3. Tagung angepasste Textentwürfe des Generalsekretärs

LAW-16005-CUI 4/4 Add. 1 Anmerkungen von Prof. Dr. Freise

LAW-16007-CUI 4/4 Add. 2	Stellungnahme der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM)
LAW-16008-CUI 4/4 Add. 3	Stellungnahme des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)
LAW-16009-CUI 4/4 Add. 4	Stellungnahme der Niederlande
LAW-16011-CUI 4/4 Add. 5	Stellungnahme der Schweiz
LAW-16012-CUI 4/4 Add. 6	Stellungnahme Frankreichs
LAW-16013-CUI 4/4 Add. 7	Stellungnahme Serbiens
LAW-16014-CUI 4/4 Add. 8	Stellungnahme Polens
LAW-16015-CUI 4/4 Add. 9	Stellungnahme des Vereinigten Königreichs
LAW-16016-CUI 4/4 Add. 10	Kommentare der Europäischen Kommission
LAW-16017-CUI 4/4 Add. 11	Stellungnahme Schwedens
LAW-16018-CUI 4/4 Add. 12	Stellungnahme Deutschlands
LAW-16019-CUI 4/4 Add. 13	Stellungnahme Luxemburgs/CFL

In einer Präsentation fasst der **Generalsekretär (GS)** seine nach der 3. Tagung der Arbeitsgruppe angepassten Textentwürfe und die hierzu erhaltenen Stellungnahmen zusammen (s. Anlage 3). Die Mitgliedstaaten seien sich einig, dass der Anwendungsbereich der CUI nur den internationalen Verkehr abdecken solle. Viele Stellungnahmen würden sich auf die Frage beziehen, inwieweit es erforderlich sei, ihn von den ER CIV und CIM abzukoppeln. Er kündigt an, auf diese Frage zurückzukommen.

Einzelne Folien dieser Präsentation dienen als Grundlage für die darauffolgende Diskussion.

I. Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen „internationaler Eisenbahnverkehr“ und „Beförderer“

Grundlage: Vorschläge Deutschlands und des Vereinigten Königreichs (Folie 22)

Der **GS** erachtet es als Vorteil des Vorschlags Deutschlands zu **Artikel 1 § 1** (Folie 14) einerseits, dass der Text einfach formuliert sei; eine Präzisierung erfolge mittels Begriffsbestimmungen. Andererseits sei der Ausdruck „Nutzung **im** internationalen Eisenbahnverkehr“ präziser als „Nutzung **für** einen internationalen Eisenbahnverkehr“ [FR: „dans le cadre“ statt „pour“]. In der Tat sei die Verwendung des Wortes „für“ unklar.

Für den Begriff „**internationaler Eisenbahnverkehr**“ schlägt er vor, die bei der 3. Tagung formulierte Definition beizubehalten. Nach einer wiederholten Prüfung und unter Berücksichtigung der in der Mehrheit der Stellungnahmen geäußerten Meinung befürwortet er die Beibehaltung des Begriffs „**Beförderer**“ einschließlich der Bezugnahme auf die ER CIV und CIM, wie es das GB in seiner Stellungnahme vorgeschlagen hat.

Der **Vorsitzende** stellt diese Vorschläge zur Diskussion. Im Zentrum der Diskussion stehen folgende Fragen:

- In welchen Bestimmungen ist eine Bezugnahme auf die ER CIV und CIM notwendig? (s. Vorschläge GB, NL, EIM)
- Ist die tatsächliche Koordinierung aneinander gereihter nationaler Trassen geeignet, um den „internationalen Eisenbahnverkehr“ zu definieren? (s. Stellungnahme des CIT)

Die **EIM** begrüßen diese neuen Vorschläge des **GS**, fügen jedoch hinzu, dass auch die Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ sich auf die ER CIV und CIM beziehen sollte.

Auch die **NL** befürworten die Beibehaltung des Begriffs „Beförderer“ einschließlich der Bezugnahme auf die ER CIV und CIM, um eindeutig klarzustellen, dass nur kommerzielle Züge betroffen sind, und unterstützen darüber hinaus auch den Vorschlag der **EIM**.

Nach Auffassung **FR** sollte man, falls man einen Bezug zu den ER CIV/CIM herstellen will, dies nicht in der Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ tun, sondern direkt in Artikel 1 § 1. Man müsse jedenfalls alles vermeiden, was zu einer Auslegung führen könnte, dass anschließende nationale Trassen, die für Binnenverkehr vorgesehen sind, miterfasst würden.

DE äußert Bedenken gegen „Betriebsgenehmigung“ als Teil der Definition „Beförderer“, da die Erteilung von Betriebsgenehmigungen durch öffentliches Recht geregelt werde. Im Übrigen hält es den Begriff „Nutzer“ für geeigneter, da es in den ER CUI eigentlich um das Verhältnis zwischen dem Nutzer und dem Infrastrukturbetreiber gehe.

FR und die **NL** sind hingegen überzeugt, dass die Betriebsgenehmigung und das Sicherheitszertifikat notwendige Voraussetzungen dafür seien, damit ein Beförderer einen Nutzungsvertrag mit dem Infrastrukturbetreiber schließen kann. Der Antragsteller im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU könne keinen Nutzungsvertrag schließen. Dies müsse in der Begriffsbestimmung „Beförderer“ zum Ausdruck kommen.

Der **GS** findet es heikel, in den ER CUI einen neuen Begriff „Nutzer“ einzuführen, zumal es doch einen Zusammenhang zwischen den Rechtsverhältnissen gemäß CIV und CIM auf der einen Seite und den Rechtsverhältnissen gemäß CUI gebe (Folie 21).

Prof. Freise schließt sich der Meinung **FR** an: Wenn die Bezugnahme auf die ER CIV und CIM aufrechterhalten werden solle, dann sollte dies doch in Artikel 1 § 1 geschehen. Ansonsten könnte auf Grund des Artikels 1 der Eindruck entstehen, dass es in den ER CUI um jeden Nutzer der Eisenbahninfrastruktur gehe.

Die **CH** weist auf den Unterschied in der Begriffsbestimmung „Beförderer“ in den ER CIV und CIM auf der einen Seite und in den ER CUI auf der anderen hin. Nur in den ER CUI werde verlangt, dass diese Person im Besitz einer Betriebsgenehmigung sein müsse.

Prof. Freise präzisiert, dass „Beförderer“ im Bereich der CUI ein Eisenbahnverkehrsunternehmensei; ohne das Erfordernis einer Betriebsgenehmigung könnte „Beförderer“ auch hier (wie in den CIM) ein Spediteur sein. Man sollte bei dieser Begriffsbestimmung im Auge behalten, dass ein Spediteur direkte (von der Infrastruktur verursachte) Schäden weder erleiden noch (an der Infrastruktur) erzeugen könne.

Das **GB** ruft seine Vorschläge zu allen drei Bestimmungen (Art. 1 § 1, Art. 3 Buchst. aa) und c)) in Erinnerung (Folien 13, 15 und 17). Bezüglich Artikel 1 § 1 sei es wichtig hervorzuheben, dass es sich um einen Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten handeln müsse; auf die ER CIV und CIM könne in den Begriffsbestimmungen Bezug genommen werden.

Der **GS** zeigt sich überzeugt, dass die Bezugnahme auf die ER CIV und CIM zwar erforderlich sei, jedoch nicht in allen drei Bestimmungen.

Prof. Freise schließt, dass der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI nicht jegliche internationale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abdecken solle. In diesem Falle könne die Verknüpfung mit den ER CIV und CIM auf zweierlei Art und Weise hergestellt werden, nämlich direkt in Artikel 1 § 1 oder indem die Parteien des Nutzungsvertrags in Artikel 1 § 1 genannt werden und die Begriffsbestimmungen dann auf die ER CIV und CIM Bezug nehmen.

Die **EIM, FR, die NL, BE** und das **GB** bevorzugen die erste dieser Optionen.

Das **CIT** zeigt sich über diese Entwicklung erstaunt und fragt nach dem Sinn der Revision. Eine Bezugnahme auf die ER CIV und CIM gebe es bereits im gegenwärtig geltenden Text. Nachdem man sie zuerst weggelassen habe, werde sie nun als ein zusätzliches Element aufgenommen, so dass sowohl „international railway traffic“ im Sinne der neuen Definition als auch eine CIV/CIM-Beförderung als Zweck zu zwei gleichzeitig zu erfüllenden Bedingungen werden.

Prof. Freise bestätigt, dass der ursprüngliche Ansatz, nämlich eine Abkoppelung der CUI von Beförderungen gemäß CIV/CIM, zu einer gewissen Ausweitung des Anwendungsbereichs geführt hätte. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten wünsche dies aber offensichtlich nicht. Er selbst halte unter diesen Umständen auch die erste Option, die direkte Bezugnahme auf die ER CIV und CIM in Artikel 1 § 1, für die bessere Lösung. Die Worte „nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ könnten in Artikel 3 Buchst. c) (in der Fassung wie auf Folie 22) gestrichen und diese Präzisierung könne in Artikel 1 § 1 (gleiche Folie) wieder aufgenommen werden.

Auf Vorschlag des **GB** und der **CH** wurde dieser Satzteil in Artikel 1 § 1 wie folgt angepasst: „...in international railway traffic for the purpose of the CIV or the CIM Uniform Rules“ („... im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“).

Damit einigt sich die **Arbeitsgruppe** vorläufig auf folgenden Wortlaut:

„Artikel 1 Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer in einem Mitgliedstaat liegenden Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke ~~der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der~~ Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.“

Die Überzeugung, dass der Leerlauf eines in diesem internationalen Verkehr eingesetzten Zuges mit-erfasst werden soll, wird allgemein geteilt. Die **Arbeitsgruppe** nimmt daher den Vorschlag FR betreffend Erläuternde Bemerkungen zu Artikel 1, Ziff. 6 (Folie 20) stillschweigend an. Er lautet wie folgt:

„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.**“

Der Änderungsvorschlag für die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ wird wie folgt angepasst:

„Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

...

c) „Beförderer“ ~~denjenigen, der~~ **die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr nach den Einheitlichen Rechtsvor-**

~~schriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ [auf der Schiene] befördert 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;“

Das **CIT** spricht sich gegen den letzten Halbsatz in der Begriffsbestimmung „**internationaler Eisenbahnverkehr**“ („... und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind“). Es weist darauf hin, dass es Fälle gebe, in denen eine Koordinierung verlangt werde, schließlich jedoch unterbleibe. Laut **CIT** sollte nicht auf eine tatsächliche Koordinierung, sondern auf eine entsprechende vom Beförderer zur Verfügung gestellte Information abgestellt werden: „... provided the managers are informed“. Diese Position und diese Anregung würden von den Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen in der Praxis ausgehen. Ein Beispiel dafür sei der Zug von Brüssel nach Amsterdam, in dem man Wartezeiten an der Grenze hinnehmen müsse, da die Trassen nicht koordiniert seien.

Die **CER** bestätigt, dass es dieses Problem in der Praxis gebe. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, was passiert, wenn die erforderliche Koordinierung nicht zustande kommt.

Der **GS** stellt klar, dass es keine für die Revision der CUI relevante Frage sei, was passiert, wenn die erforderliche Koordinierung nicht zustande kommt. Dies sei eine Frage des Rechtes der EU, zumindest zum heutigen Zeitpunkt. Die Zukunftsstrategie der OTIF umfasse aber auch das Thema der betrieblichen Interoperabilität über die EU hinaus. Dabei werde ein bestimmtes Maß an Harmonisierung mit dem Recht der EU angestrebt. Eine Diskussion über derartige Fragen könnte also erst zu einem späteren Zeitpunkt bei der OTIF stattfinden.

Die **CH** begrüßt diese Perspektive.

Die **EIM** bestreiten nicht, dass es in der Praxis Probleme mit der Koordinierung gebe. Die Infrastrukturbetreiber würden daran arbeiten.

FR betont, dass die Richtlinie 2012/34/EU nicht das Ergebnis der Koordinierung vorschreibe, sondern nur eine dahingehende Pflicht erwähne. Eine Information von einem Beförderer wäre nicht ausreichend: Das wäre eine völlig andere Konzeption. Außerdem dürfe man bei der Rechtsetzung nicht davon ausgehen, dass das Gesetz (das die Koordinierung vorsieht) nicht eingehalten werde. Sofern die Richtlinie 2012/34/EU nicht in allen Mitgliedstaaten der EU korrekt umgesetzt ist, wäre es fehl am Platz zu versuchen, dies mittels einer Revision der CUI korrigieren zu wollen.

Der **GS**, das **GB** und die **NL** teilen diese Auffassung.

Das **CIT** betont, dass es in der Praxis die Natur der Verkehrsleistung sei, die eine Koordinierung erforderlich mache. Zudem ergebe sich aus der Richtlinie nur eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten der EU, nicht direkt für die Infrastrukturbetreiber.

Die aus einer Diskussion zwischen der **CH** und **FR** hervorgegangene Idee, an die Pflicht (der Infrastrukturbetreiber) zur Koordinierung anzuknüpfen, wird schließlich mehrheitlich verworfen. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten teilt zudem die von **Prof. Freise** zum Ausdruck gebrachte Auffassung, dass es nicht ausreichend wäre, die Frage der Koordinierung nur in den Erläuternden Bemerkungen zu behandeln. Die Koordinierung aneinander gereihter Trassen wird im Ergebnis dieser Diskussion als ein für die Begriffsbestimmung wichtiges Merkmal anerkannt.

Nach einer kurzen Diskussion über die Redaktion dieser Begriffsbestimmung („Verkehr, der umfasst/erfordert/betrifft“) einigt sich die **Arbeitsgruppe** vorläufig auf folgenden Wortlaut:

„Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

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

II. Haftung und Rückgriff des Beförderers

Grundlage: aktueller Wortlaut des Artikels 8 § 1 unter Berücksichtigung eines redaktionellen Vorschlags von Prof. Freise (Folie 32)

Der GS befürwortet – unter Bezugnahme auf die in der Mehrheit der schriftlichen Stellungnahmen geäußerte Meinung – die Beibehaltung der bisherigen Konzeption, was den Rückgriff des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber anbelangt. Die Mehrheit unterstütze nicht die zweite Option (Folie 8), wie sie von Prof. Freise vorgeschlagen worden sei, wonach der Rückgriff des Beförderers für CIV und CIM Entschädigungen (d.h. die Haftung des Infrastrukturbetreibers für Vermögensschäden des Beförderers), in den ER CIV und CIM so geregelt wäre, dass der Umfang dieser Haftung des Infrastrukturbetreibers dem Umfang der Haftung des Beförderers gegenüber seinen Kunden genau entsprechen würde.

Der GS würdigte den logisch durchdachten Ansatz DE einer konsequent vertraglichen, symmetrisch konstruierten Haftung. Dieser sei jedoch mit dem Begriff „Nutzer“ verbunden und würde zudem eine grundsätzliche Änderung des heutigen Systems bedeuten. Er schließe aus den eingegangenen Stellungnahmen, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten und der Stakeholder keine grundsätzliche Änderung des heutigen Systems, sondern nur eine Klärung wünsche (Folie 31). Er zeigt sich überzeugt, dass mit der Klärung des Anwendungsbereichs das heutige Haftungssystem gut funktionieren könnte.

Nichtsdestoweniger räumt er ein, auf Grund der kritischen Bemerkungen von DE und von Prof. Freise, dass der gegenwärtige Wortlaut des Artikels 8 § 1 etwas unglücklich formuliert sei: Der Satzteil „die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden“ sei in Bezug auf indirekte Schäden (Art. 8 § 1 Buchst. c)) ungeeignet, da die Vermögensschäden nicht während der Nutzung, sondern erst infolge der Zahlung von Entschädigungen entstünden; außerdem könne sie nur der Beförderer erleiden, aber – im Gegensatz zu direkten Schäden – nicht seine Hilfspersonen. Diesen Redaktionsmangel könne man beseitigen, indem man anstelle des Buchstaben c) einen neuen, an die Vermögensschäden besser angepassten Absatz aufnimmt:

„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.

Der Betreiber haftet auch für Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn diese Schäden ihre Ursache in der Infrastruktur haben.“

Die **NL** sind einverstanden, in Artikel 8 § 1 weiterhin auf die ER CIV und CIM zu verweisen. Was die Weglassung der Hilfspersonen im neuen Absatz anbelangt, behalten sie sich eine weitere Prüfung vor.

Prof. Freise erläutert, dass der ggf. haftbare ausführende Beförderer durch die Begriffsbestimmung in Art. 3 Buchst. c) miterfasst sei. Andere „Hilfspersonen“ könnten diese Art von Vermögensschäden nicht erleiden.

Die **CH** findet den Vorschlag zur Anpassung des Artikels 8 § 1 sinnvoll.

DE ist vom Nutzen der vorgeschlagenen redaktioneller Anpassung noch nicht überzeugt. Die konsequente Verwendung des Begriffs „Nutzer“ wäre aus seiner Sicht die bessere Lösung. Es behält sich auch eine weitere Prüfung vor.

GB und **FR** hingegen unterstützen den Anpassungsvorschlag.

Das **CIT** appelliert an die Mitgliedstaaten, ein nicht ausbalanciertes Haftungssystem zu vermeiden. Die finanzielle Belastung der Eisenbahnunternehmen durch verschiedene Entschädigungen sei groß. Abgesehen von den Entschädigungen nach den ER CIV schlagen auch die Entschädigungen von Reisenden nach der EU-Fahrgastrechteverordnung (PRR) zu Buche. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen herzustellen, müsste auch bei PRR-Entschädigungen den Eisenbahnunternehmen ein Recht auf Rückgriff zustehen.

CH betont, dass nur solche Vermögensschäden in Artikel 8 CUI geregelt werden könnten, die auf Grund von Entschädigungen gemäß COTIF entstanden sind. Folglich könnten mit der PRR zusammenhängende Rückgriffsrechte nur dann erfasst werden, wenn die PRR ein Teil des COTIF wäre.

Der **GS** fügt hinzu, dass die Eisenbahnunternehmen nichts daran hindert, weitere Rückgriffsrechte vertraglich zu regeln.

Laut **CIT** ist die Gleichheit der Vertragsparteien illusorisch; die dominierende Position der Infrastrukturbetreiber sei eine Tatsache.

Die **EIM** weisen darauf hin, dass jegliche Anpassung des Haftungssystems als solchem und insbesondere, was die Vermögensschäden des Beförderers anbelange, für die Infrastrukturbetreiber ein heikles Thema sei.

Der **Vorsitzende** schließt die Diskussion, indem er eine grundsätzliche Zustimmung der Mitgliedstaaten zu dem vom GS präsentierten Änderungsvorschlag feststellt. Zwei Mitgliedstaaten haben sich eine weitere Prüfung vorbehalten (NL und DE). Auch **BE** müsste den Vorschlag noch prüfen.

Die **Arbeitsgruppe** nimmt den Vorschlag FR betreffend Erläuternde Bemerkungen zu Artikel 8 Ziff. 6 mit dem vom Sekretariat (Folie 33) angefügten Satz stillschweigend an. Er lautet wie folgt:

„6. Für Reisende, auf die 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. Und das Gleiche gilt für den Rückgriff des Beförderers.“

5. Andere Fragen und von den Mitgliedstaaten/Stakeholdern erhaltene Vorschläge/Anregungen

Der **Vorsitzende** präzisiert, dass unter diesem Tagesordnungspunkt vor allem die Vorschläge DE diskutiert werden können.

Der **GS** stellt fest, dass DE in seiner Stellungnahme den Text der CUI als Ganzes betrachte und bei jeder Änderung konsequent alle Folgeänderungen mit einbeziehe. Zum Teil handle sich jedoch um Themen, mit denen die Arbeitsgruppe sich noch nicht befasst habe.

Der **Vorsitzende** leitet die Diskussion zu diesen Themen ein (Folien 34-44).

Das **Sekretariat** präsentiert einige der Vorschläge. Sie beziehen sich u.a. auf Artikel 4 (Zwingendes Recht) und 5 (Inhalt und Form [des Nutzungsvertrags]).

NL spricht sich dagegen aus, über das Mandat der Arbeitsgruppe hinauszugehen.

Der **GS** erläutert, dass das Sekretariat in diesen Teil der Präsentation („Vorschläge betreffend andere Fragen“) auch die Vorschläge DE zu Artikel 9 („Haftung des Betreibers“) aufgenommen hat, da es sich tatsächlich um andere als unter Tagesordnungspunkt 4 erwähnte Themen handle. Dieses Thema liege jedoch nicht außerhalb des Mandates der Arbeitsgruppe.

Der **GS** und das **Sekretariat** weisen erneut darauf hin, dass die konsequent vertraglich ausgestaltete Haftung gemäß Vorschlag DE (Streichung der Hilfspersonen in Art. 8 und 9) eine grundsätzliche Änderung der bisherigen Konzeption der Haftungsordnung CUI bedeuten würde.

Nach dem Vorschlag DE zu Artikel 9 § 4 soll ausdrücklich vorgesehen werden, dass die Parteien auch vereinbaren können, „ob und inwieweit dem Betreiber ein Rückgriffsrecht gegen den Nutzer zusteht“. Hierzu bemerkt das Sekretariat, dass nach der heutigen Rechtslage die Parteien des Nutzungsvertrags jedenfalls Vereinbarungen über ein Rückgriffsrecht des Betreibers im Falle von Betriebsstörungen treffen können (Folien 40, 41, 44).

Prof. Freise erinnert an seine redaktionellen Vorschläge (Folie 45). Er zieht seinen Vorschlag betreffend einen neuen Titel der ER CUI zurück.

Die **Arbeitsgruppe** nimmt die zwei übrigen redaktionellen Vorschläge, nämlich die konsequente Verwendung des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ (statt „Infrastruktur“) und „Nutzungsvertrag“ (statt „Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur“) stillschweigend an.

6. Weiteres Vorgehen

Der **GS** stellt fest, dass – vorbehaltlich einer zusätzlichen Prüfung in einigen Mitgliedstaaten – ein Konsens in Bezug auf die dem Revisionsausschuss im nächsten Jahr vorzulegenden Änderungsvorschläge besteht. Er sagt zu, diese Textvorschläge den Teilnehmern dieser Tagung der Arbeitsgruppe bis zum **8. Juni 2016** zwecks Prüfung zuzustellen, damit die Arbeitsgruppe ihre Arbeit abschließen könne. Eine weitere Tagung der Arbeitsgruppe werde nicht erforderlich sein. Auf Bitte der EIM wird die Frist für die nachträgliche Prüfung von einem auf drei Monate erstreckt, damit die Mitglieder der Stakeholderverbände nochmals konsultiert werden können. Diese Frist läuft am **8. September 2016** ab.

7. Verschiedenes

Dieser Punkt entfällt.

Der **Vorsitzende** schließt die Tagung mit dem Dank an alle Teilnehmer für ihre Diskussionsbeiträge und an den Dolmetscher für seine hervorragende Arbeit. Der **GS** schließt sich diesen Dankesworten an und würdigt die brillante Leistung des Vorsitzenden bei der Leitung der Diskussionen.

ANLAGEN:

1. Teilnehmerliste
2. Präsentation des Generalsekretärs des FTE – Koordinierung internationaler Fahrpläne und Verfahren zur Bestellung internationaler Trassen
3. Präsentation des Generalsekretärs der OTIF – Zusammenfassung der Vorschläge



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

4^e session Groupe de travail « RU CUI »
4. Tagung der Arbeitsgruppe “ER CUI”
4th session of the Working group “CUI UR”
Berne / Bern, 31.05.2016


Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Jan **Witzmann**

Referent
Bundesministerium für Justiz und den
Verbraucherschutz
Mohrenstrasse 37
10117 Berlin
Deutschland

 +49 (30) 18 2580 91 72
E-mail witzmann-ja@bmjv.bund.de


Autriche/Österreich/Austria

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Kristof **Schockaert**

Attaché
Permanent Mission of Belgium to the United
Nations, International Organisations, WTO and the
Conference of Disarmement
Rue de Moillebeau 58 (6th Floor)
1209 Geneva
Switzerland


 +41 (022) 730 40 22
Fax +41 (022) 733 69 14
E-mail Kristof.Schockaert@diplobel.fed.be

Finlande/Finnland/Finland

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.


France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. **Jimmy Brun**

Chef du bureau de l'ouverture des marchés
ferroviaires - DGITM/DST/SRF3
Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer
Direction des services de transport
Sous-direction de la sécurité et de la régulation
ferroviaires
1 Place Carpeaux
92055 Paris-La Défense Cedex
France

 +33 (1) 40 81 17 49
Fax +33 (1) 40 81 17 22
E-mail jimmy.brun@developpement-
durable.gouv.fr


Pays-Bas/Niederlande/NetherlandsMme./Fr./Ms. **Monique van Wortel**

Senior Advisor
Ministry of Infrastructure and the Environment
(I&M)
Directorate-General for Mobility
P.O. Box 20901
2500 EX The Hague
Netherlands

 +31 (70) 456 16 96
E-mail monique.van.wortel@minienm.nl

Roumanie/Rumänien/RomaniaMme./Fr./Ms **Daniela-Lili Oncete**


Head of the European Cooperation Office
International Affairs and Mass-media Directorate,
"CFR"-S.A.
38 Dinicu Golescu Blvd.
Sector 1
Bucharest 010873
Romania

 +40 (21) 319 24 73
Fax +40 (21) 319 24 71
E-mail Daniela.Oncete@cfr.ro

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr. Alan **Mundy**

Policy Adviser, Rail Technical International
and Safety
Department for Transport
Infrastructure, Safety and Security Directorate
Rail Executive
4th Floor - Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (20) 79 44 67 06
Fax +44 (20) 79 44 21 63
E-mail Alan.Mundy@railexecutive.gsi.gov.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr. Steve **Davey**


Senior Legal Counsel (Strategy, Risk & Compliance)
Network Rail Infrastructure Limited,
Kings Place Gallery, 90 York Way
London N1 9AG
United Kingdom

 +44 (20) 335 693 55
Mobile +44 (78) 013 342 11
E-mail Steve.Davey@networkrail.co.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**


M./Fr./ Ms Joanna **Barrett**

Senior Lawyer
Department for Transport
Zone 1/12 Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (20) 7944 41 96
Mobile +44 (78) 013 342 11
E-mail joanna.barrett@dft.gsi.gov.uk

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. **Marcel Hepp**

Jurist
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Berne
Schweiz

 +41 (58) 463 00 92
Mobile +41 (58) 462 58 11
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

**III. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

CER

M./Hr./Mr Miguel Ángel **Caramello-Álvarez** Legal Adviser, Legal Affairs & Customs
Community of European Railway and Infrastructure
Companies (CER)
53 Avenue des Arts
1000 Brussels
Belgium

☎ +32 (2) 213 08 70
Fax +32 (2) 512 52 31
Mobile +32 (485) 442 918
E-mail miguel.caramello@cer.be

CIT

Mme/Fr./Ms Marie-Ghislaine **Hénuset** Head of International Affairs, SNCB
Comité international des transports ferroviaires
Weltpoststrasse 20
3015 Berne
Schweiz

☎ 031 350 01 92
Fax 031 350 01 99
E-mail mg.henuset@b-rail.be


CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Scherf** Legal Adviser
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Güterverkehr
Weltpoststrasse 20
3015 Berne
Schweiz

☎ +41 (31) 3500194
Fax +41 (31) 3500199
E-mail nina.scherf@cit-rail.org


EIMM./Hr./Mr. Tommaso **Spanevello**

EU Policy Analyst
 EIM aisbl (European Rail Infrastructure Managers)
 Square de Meeûs 1
 1000 Brussels
 Belgium

 +32 (2) 234 37 73
 Fax +32 (2) 234 37 79
 E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org


FTEM./Hr./Mr. Peter **Jäggy**

Secretary General
 Forum Train Europe FTE
 Hilfikerstrasse 3
 3000 Bern 65
 Switzerland

 +41 51 285 06 15
 Fax +41 51 220 12 42
 E-mail peter.jaeggy@forumtraineurope.eu

RNEMme/Fr./Ms Yvonne **Desso**


Chairwoman RNE Legal Matters Working Group
 (LM WG)
 DB Netz AG
 Theodor-Heuss-Allee 7
 60486 Frankfurt am Main
 Deutschland

 +49 (69) 265 319 49
 Fax +49 (69) 265 316 80
 E-mail Yvonne.Desso@deutschebahn.com

**IV. Expert de l'OTIF
Sachverständiger der OTIF
OTIF expert**

Prof. Rainer **Freise**


Experte
Bessunger Strasse 29
64285 Darmstadt
Deutschland

 +49 (6151) 504 60 39
Fax +49 (6151) 660 71 58
E-mail rhfreise@t-online.de

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**


M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org

Mme/Fr./Ms Eva **Hammerschmiedová**

Conseiller adjoint
Stellvertretende Rätin
Assistant Counsellor

 +41 (31) 359 10 14
E-mail eva.hammerschmiedova@otif.org

**VI. Interprète
Dolmetscher
Interpreter**

M./Hr./Mr. David **Ashman**



FORUM TRAIN EUROPE

PLANNING TRAINS TO CONNECT EUROPE

A photograph of railway tracks stretching into the distance under a sunset sky. The tracks are illuminated by a warm orange and red light, and there are overhead power lines visible. The text is overlaid on this image.

**FTE meets working group «CUI UR» of OTIF
International train path ordering process and other
information from associations of stakeholders**

Peter Jäggy, Secretary General

Bern, 31 May 2016

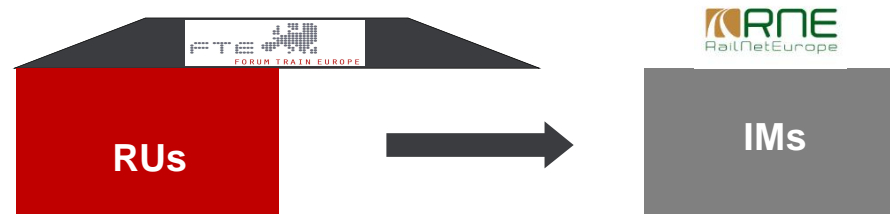
Agenda

1. Short overview of the FTE's missions and activities

2. Project «Redesign of the International Timetabling Process» (TTR): present status and challenges

History of the FTE

- 12.02.1872** **First meeting** of representatives of railway organisations for a timetable conference took place (France - Compagnie de l'Est - Austria, Belgium, the German Reich and Switzerland)
- 01.01.1923** **First Statutes** of the «European Timetable Conferences» were approved. In Nice (France), SBB was chosen to be the lead-managing railway
- 01.01.1997** **Merger** of «European Passenger Train Timetable Conferences CEH» and «European Freight Train Timetable Conference CEM» into today's Forum Train Europe FTE
- 21.04.1999** General Assembly FTE decided to **postpone the timetable change** from May/June, as it then was, to mid-December
- 01.01.2004** **RailNetEurope (RNE)** founded as the organisation of infrastructure managers (IMs) according to the EU regulations
- 01.01.2005** **Infrastructure managers (IMs) leave** the FTE, and **Path Coordination System (PCS)** transferred to RNE according to the EU regulations



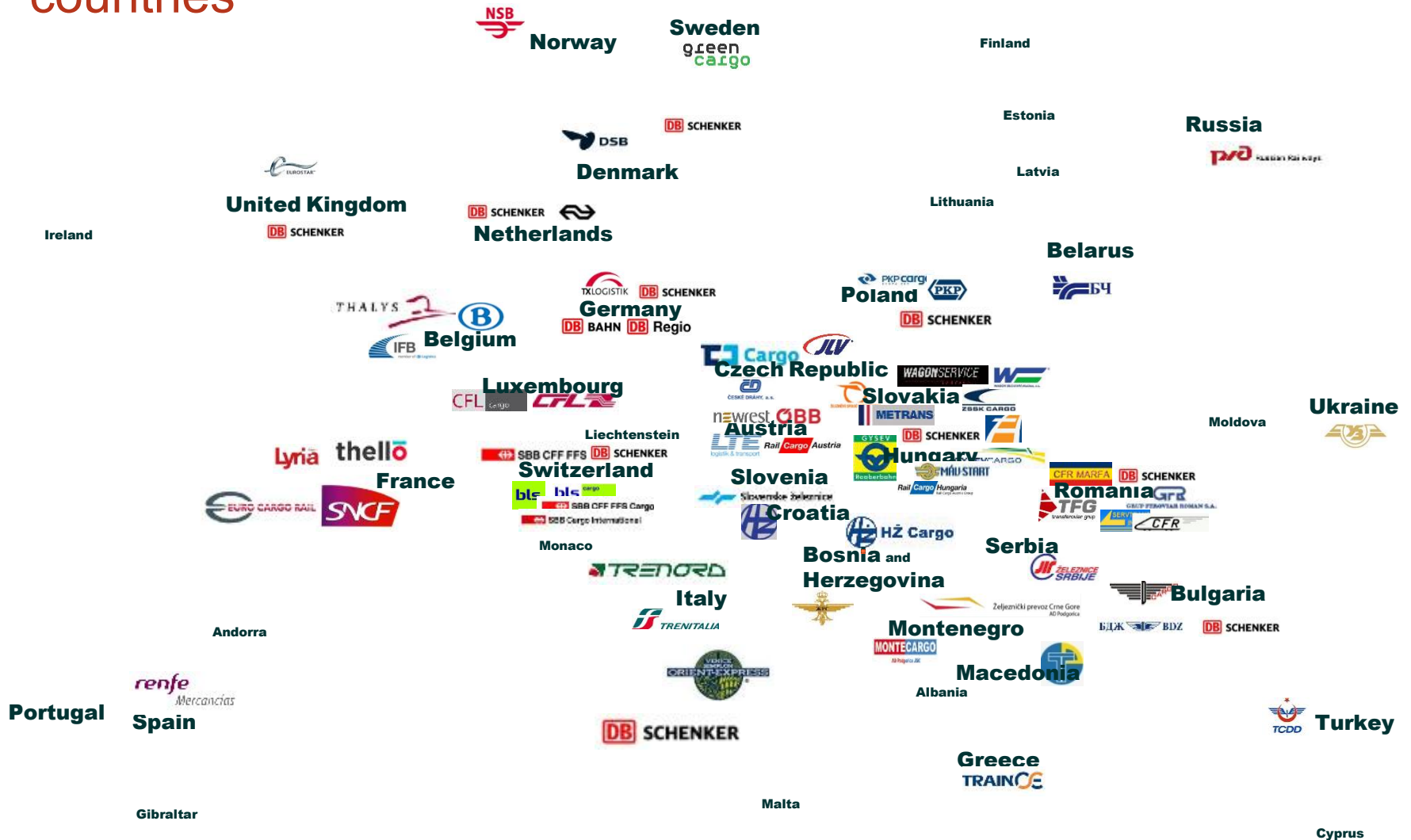
- 01.01.2005** **FTE** became an **organisation of railway undertakings (RUs)** and service providers.



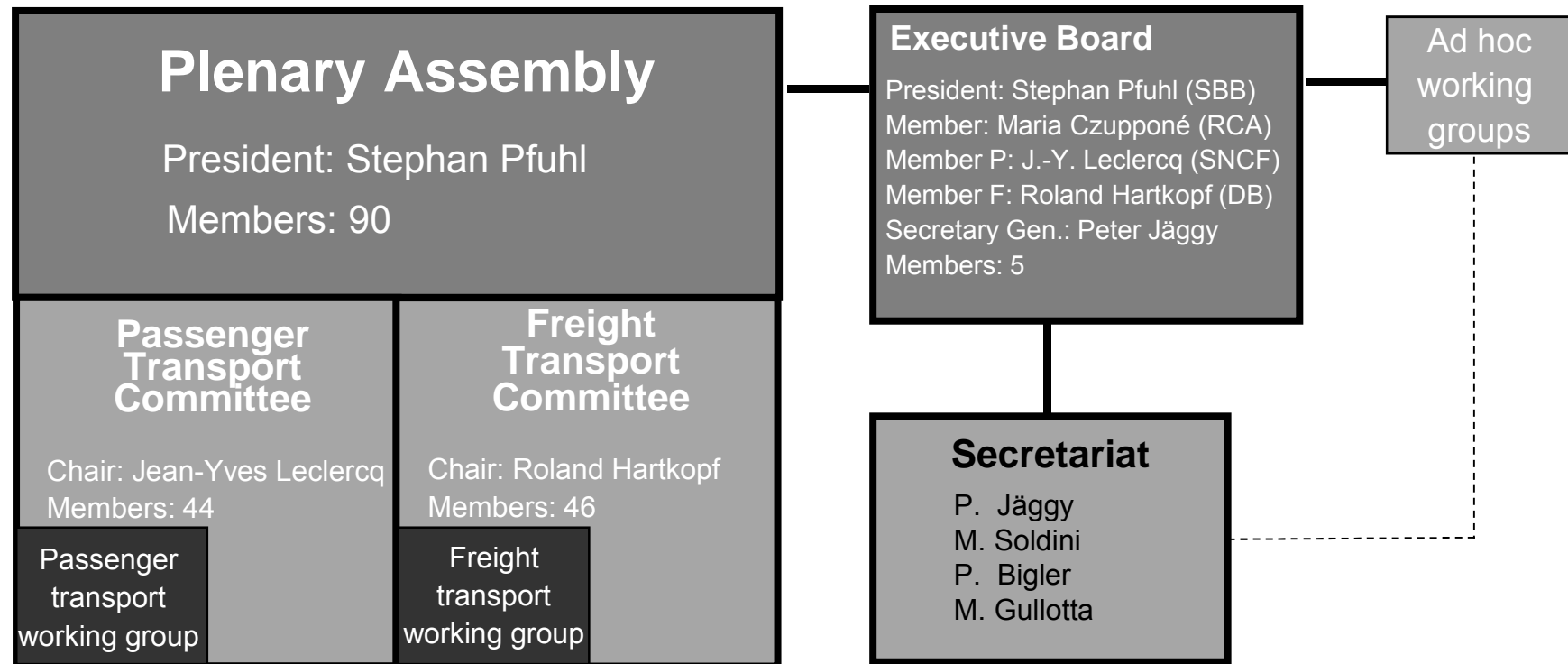
The FTE

- is a **European association** of railway undertakings and service companies based in Berne that **promotes cross-border rail freight and passenger traffic** in Europe
- supports the cooperation of railway undertakings and **enables them to plan and implement existing and new traffic**
- is the **coordination platform** for the international harmonisation of production plans and path requests
- supports the work of its members through the FTE planning process, based on EU Directives and according to the planning process and deadlines of RNE
- **actively represents its operational and strategic interests** towards **infrastructure managers, European organisations and international authorities**
- provides a **platform for international contacts and production cooperation between the RUs**

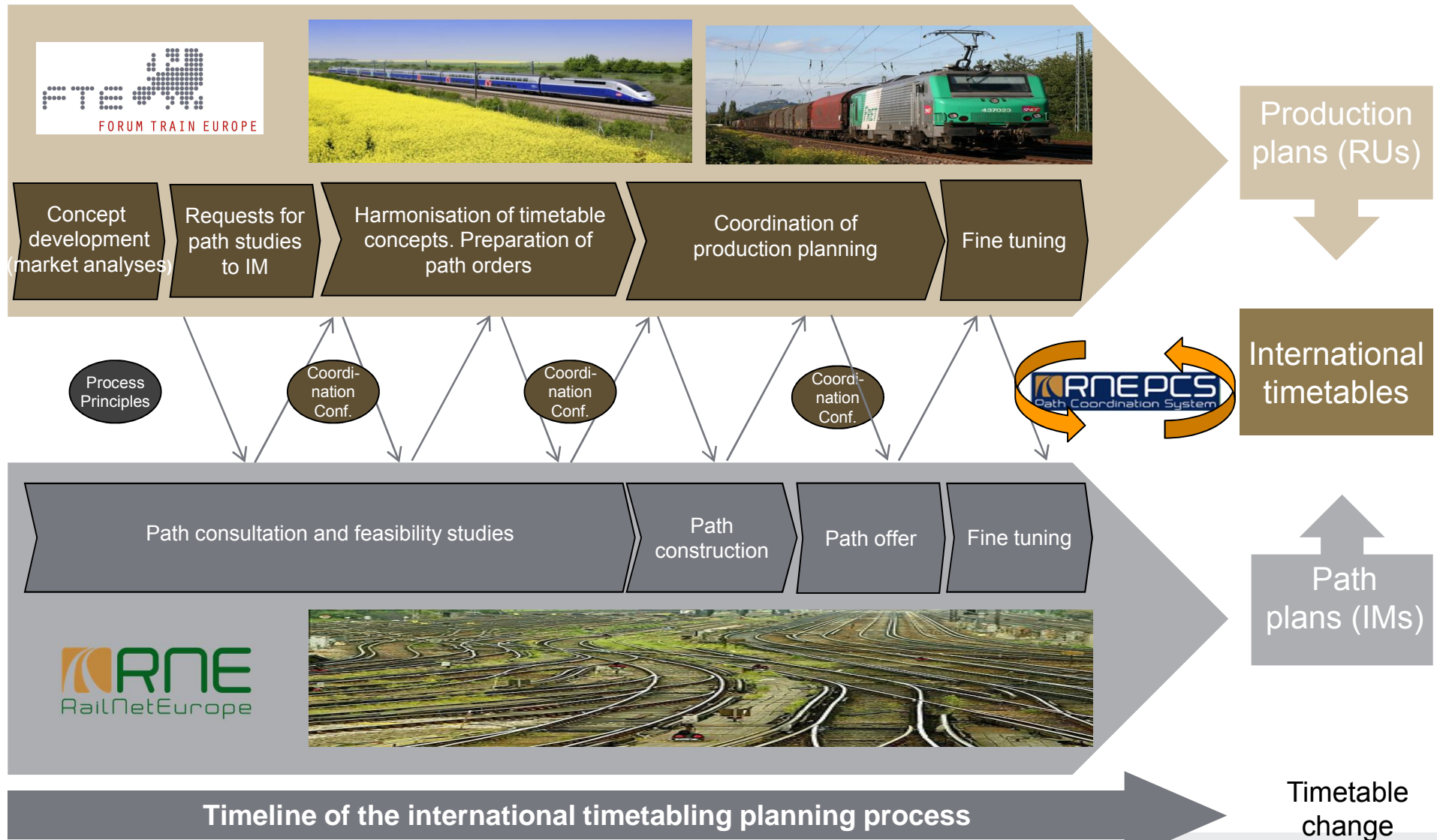
FTE currently consists of 90 members from 31 European countries



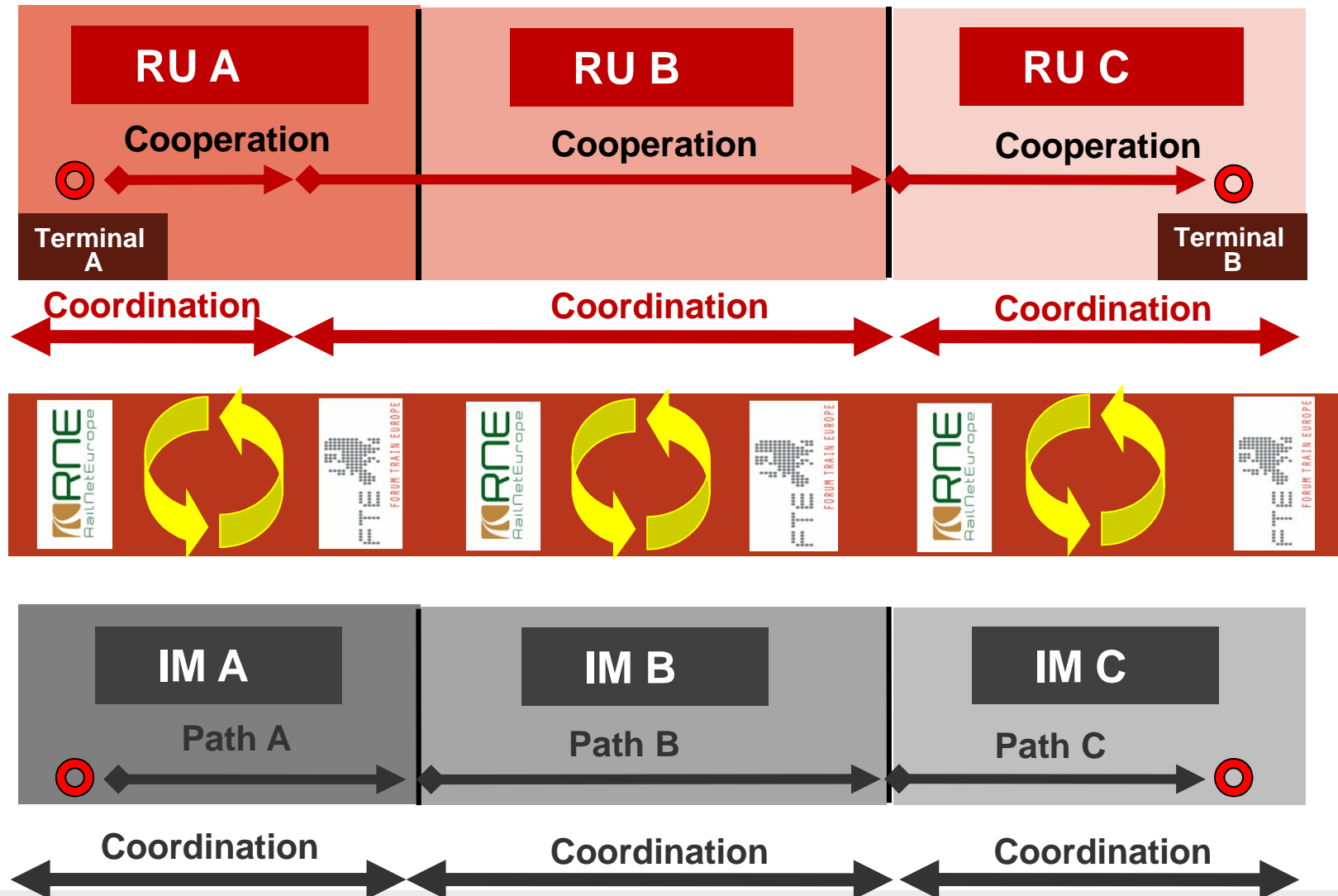
Organisation of the FTE



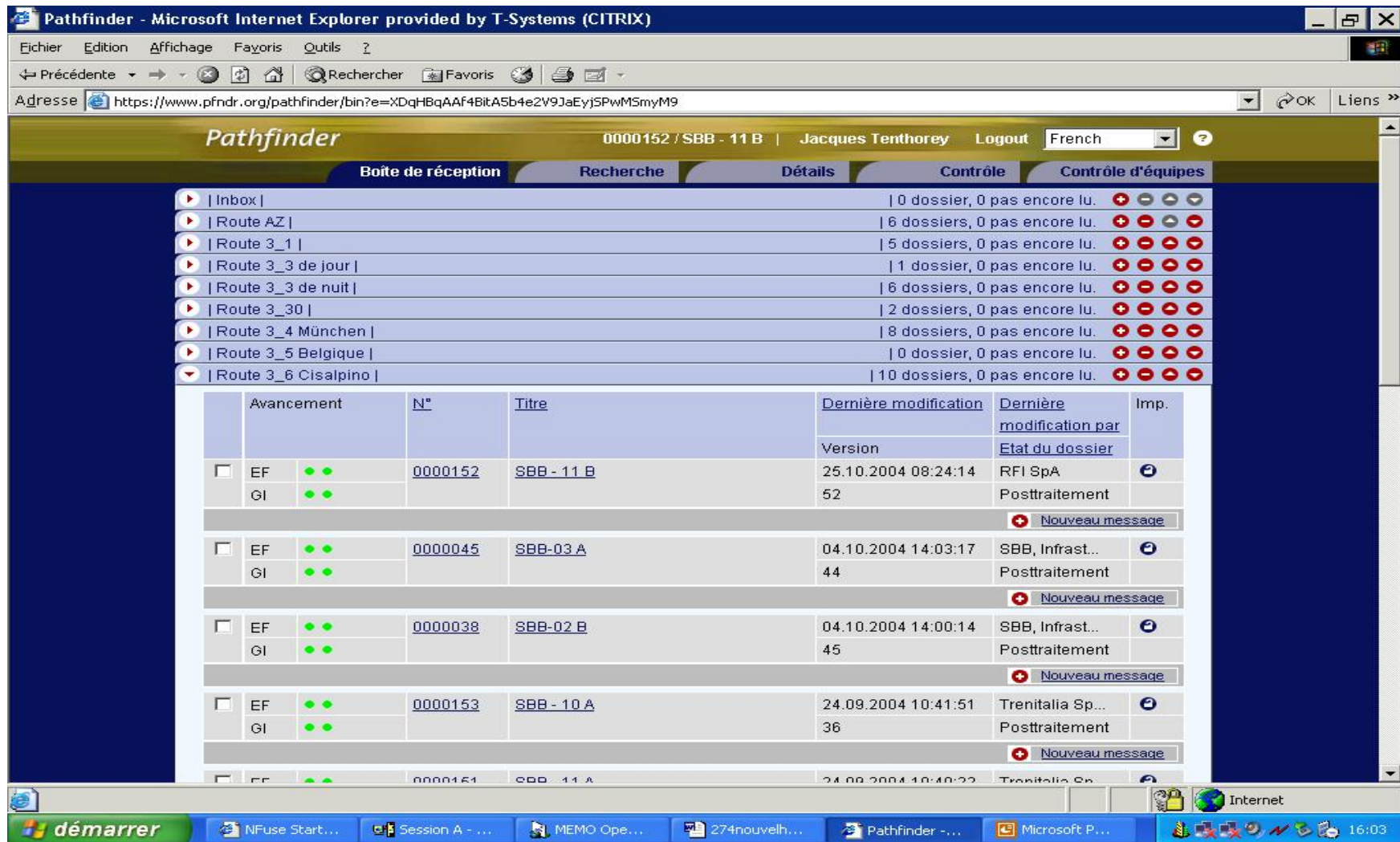
FTE and RNE are the process leaders in the annual timetable



Example of the coordination process of FTE and RNE



Path Coordination System (PCS)



Pathfinder 0000152 / SBB - 11 B | Jacques Tenthoirey Logout French

Boîte de réception Recherche Détails Contrôle Contrôle d'équipes

- | Inbox | | 0 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route AZ | | 6 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_1 | | 5 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_3 de jour | | 1 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route 3_3 de nuit | | 6 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_3D | | 2 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_4 München | | 8 dossiers, 0 pas encore lu.
- | Route 3_5 Belgique | | 0 dossier, 0 pas encore lu.
- | Route 3_6 Cisalpino | | 10 dossiers, 0 pas encore lu.

	Avancement	N°	Titre	Dernière modification	Dernière modification par	Imp.
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000152	SBB - 11 B	25.10.2004 08:24:14	RFI SpA	
				Version	Etat du dossier	
				52	Posttraitement	
					Nouveau message	
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000045	SBB-03 A	04.10.2004 14:03:17	SBB, Infrast...	
				44	Posttraitement	
					Nouveau message	
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000038	SBB-02 B	04.10.2004 14:00:14	SBB, Infrast...	
				45	Posttraitement	
					Nouveau message	
<input type="checkbox"/>	EF GI	0000153	SBB - 10 A	24.09.2004 10:41:51	Trenitalia Sp...	
				36	Posttraitement	
					Nouveau message	

Windows taskbar: démarrer, NFuse Start..., Session A..., MEMO Ope..., 274nouvel..., Pathfinder..., Microsoft P..., 16:03

- **Quality in rail transport is among other duties the result of close collaboration between RUs (FTE) and IMs (RNE)**
- **Quality in international rail transport requires optimized and hand in hand planning and operation:**



Agenda

1. Short overview of the FTE's missions and activities

2. Project «Redesign of the International Timetabling Process» (TTR): present status and challenges

Initial Situation - What drivers and influences are behind this project?

- Since the opening up of the market (open access) in European rail traffic, the rail market needs in freight and passenger traffic and thus the requirements for RUs and IMs have changed greatly
- New European Union legislation has been implemented and are interpreted by rail industry actors on their own, often with divergent results
- Incomplete harmonisation of timetabling procedures between European countries makes it uneasy or impossible to cooperate at the international level
 - **poor quality of offered train paths, different deadlines, high coordination effort**
- The maintenance and construction of infrastructure is not enough coordinated between IMs on the planning of those works on international routes, leading to repeated disruptions and waste of capacity
 - **unstable customer service, increased production costs**
- The planning workload must be reduced for all stakeholders
 - **reducing peak workloads (40%), using suitable IT tools**
- In particular, both freight and passenger traffic customers are demanding more flexible offers.

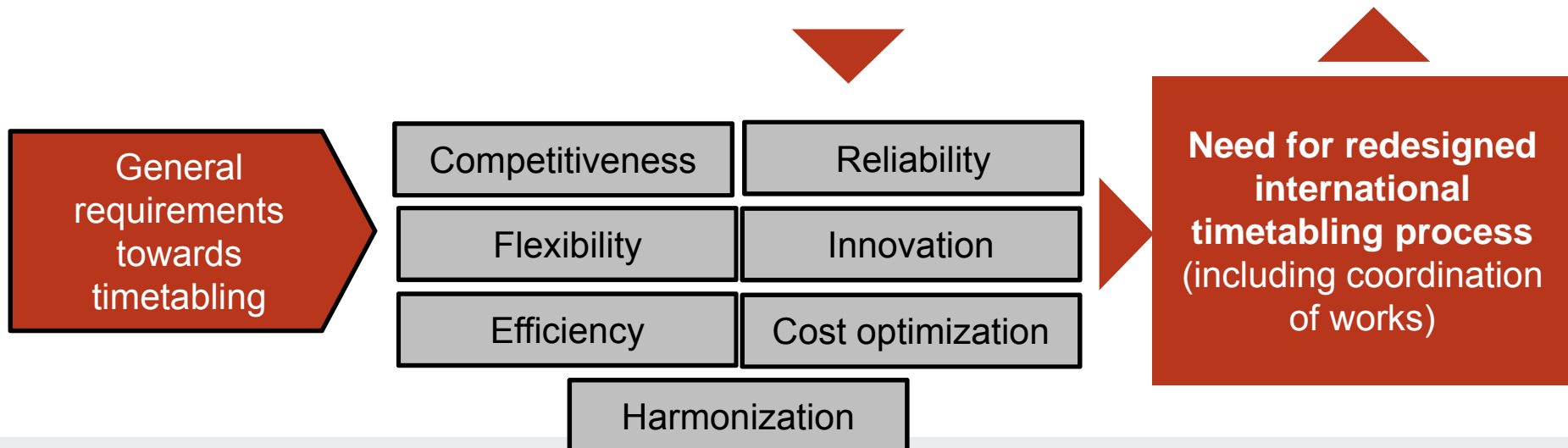
Today's planning process does not meet the market needs

Transport market needs Passenger Traffic

- Earlier Ticket sales
- Stable offer
- Quicker path allocation
- Efficient paths / travel time

Transport market needs Freight Traffic

- Path request anytime
- Safeguarding of capacity
- Reduction of planning resources
- Flexible handling of changes



Conclusion

RNE and FTE felt the need for change and share a common interest to improve the timetable planning process and thus a joint FTE-RNE project «Redesign of the International Timetabling Process)» (TTR) was launched.

Project objectives

- Clear **market orientation**, possibly leading to different deadlines for path application in passenger and freight traffic
- **Greater reliability**, incl. the planning of possessions and execution of works
- **Improved commitment** of all parties to international timetabling process
- Avoidance of work duplication through **greater efficiency** in the use of resources and rail track capacity
- Making **best use** of existing track capacity
- **Joint effort** by all stakeholders (RUs and IMs)
- A **common solution approach** on the timetabling process is a condition of success for the project



Trying to develop a next generation timetabling process

Market requirements in passenger and freight traffic

Preconditions

- Safeguarding capacity & innovative path products (PaP)
- Harmonised rules (e.g. cancellation, priority)
- Leading role of IM

Advanced Planning

- Capacity needs of market
- Iterative dialogue between IM and RU/other applicants
- Earlier feasibility studies

Coordination of Works & Possessions (W&P)

- Regular information cycles
- Path offers including W&P impacts
- Common information on capacity constraints

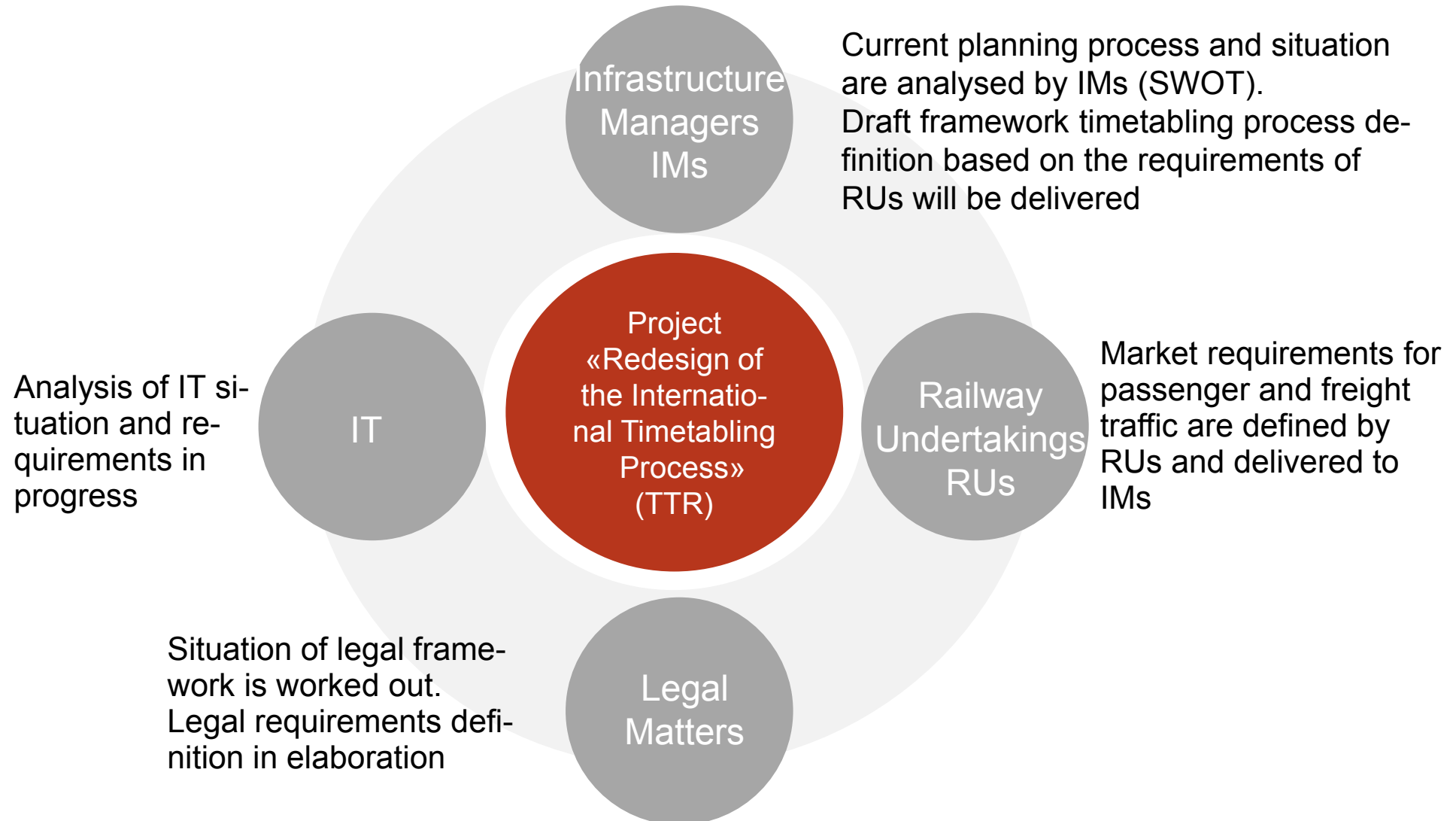
Timetable Production

- Harmonised and stable train path offers
- Quick allocation procedure (passengers)
- Fine-tuning before allocation (freight)

Change Processing

- Post-annual requests
- Flexibility in handling of changes
- No 'frozen zone' before allocation

Short overview about present status and results



- ... optimising international trains is a very intensive and iterative process ...
- ... railway undertakings cannot do it on their own; infrastructure managers must support them in their work!





FORUM TRAIN EUROPE

PLANNING TRAINS TO CONNECT EUROPE

A photograph of railway tracks stretching into the distance under a dramatic sunset sky. The tracks are illuminated by a bright light source, creating a strong lens flare effect. The sky is a mix of orange, yellow, and dark blue.

Thank you
for your attention!

www.forumtraineurope.eu



OTIF

Revision of the CUI UR
4th session of the “CUI UR”
working group 31.05.2016

Items 4 and 5 of the agenda

01

Texts resulting
from the 3rd
session

02

Positions
regarding scope
and definitions

03

Proposals
regarding liability
/carrier's recourse

04

Proposals
regarding other
issues



Texts resulting from the 3rd session

Adapted draft proposal for Article 1

- § 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.
- § 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.
- § 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.

New definition of “international railway traffic”

- 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;**
- 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;**
- 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;**

Adapted definition “carrier”

- 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;
- 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 ;
- 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;

Two options regarding carrier's recourse - Article 8

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier ~~under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules~~ **[in transport by a train performing international railway traffic],**

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

~~[delete “under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules” in § 2 as well]~~

§ 1 The manager shall be liable

- a)
- b)
- ~~c) — for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~

.....

§ 5 (new) Articles 62bis and 63 CIV and Articles 50bis and 51 CIM shall remain unaffected.

New Articles in CIV/CIM (2nd option)

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. ...

Two options regarding carrier's recourse – Article 23

Article 23 Recourse

The validity of the payment **of damages to third parties** made by the carrier ~~on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 23 Recourse

delete



Positions/comments received from

10

- France
- Germany
- Luxembourg
- Netherlands
- Poland
- Serbia
- Sweden
- Switzerland
- United Kingdom
- Europ. Commission

- EIM
- CIT
- plus comments received from Prof. Freise

An aerial view of a large railway station, likely a high-speed rail hub, with multiple tracks and several high-speed trains. The image is overlaid with a blue tint. The text "Positions concerning the scope and definition" is centered on the image. Below the text, there is a horizontal bar with a color gradient from dark blue to red.

Positions concerning the scope and definition

Summary of the positions on the scope and definitions – relation to CIV/CIM?

Dissociate the scope of CUI from CIV/CIM contract of carriage

- Secretary General's draft
- France (empty trains)
- Poland
- Prof. Freise (any international use of infrastructure)
- CIT (if carrier's full recourse – incl. CIV/CIM damages in national trains - is guaranteed in another way)
- Serbia? (was not against, see report of the 2nd session, p. 4)

Without a link to CIV/CIM Germany

Switzerland: proposal for a specific scope for the recourse, i.e. a **link to CIV/CIM for carrier's recourse**

Keep the link with CIV/CIM (for the scope and/or at least for the definitions “carrier“ & “internat. railway traffic“), but **no extension of the scope (criterion [train for] “international railway traffic“ in addition)**

- Netherlands (for the definition of “carrier“ only)
- Luxembourg/CFL
- United Kingdom
- EIM

Proposals regarding Article 1 (1)

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland, CIT**

France: in favour of the text resulting from the 3rd session, but adapt the FR version:

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

Europ. Commission: same editorial proposal, otherwise there would be an inconsistency between FR (« d'un ÉM») and EN (“in a MS“)

United Kingdom and EIM:

§ 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 **at least two Member States. States, at least one of which is a Member State.**

LU/CFL: ... between **two Member States.** + keep the reference to CIV/CIM carriage

Proposals regarding Article 1 (2)

Germany:

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure **in a Member State in international railway traffic.**

(avoid a dual link to a Member State)

Proposals regarding the new definition “international railway traffic”

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland, CIT**. However, in CIT’s view, the application of CUI should not depend only on the IM concerned (coordinating train paths)

France:

Harmonise the terminology in FR: « trafic international ferroviaire » (Art. 1) and « trafic ferroviaire international » (Art. 3)

United Kingdom and EIM:

aa) “international railway traffic” means traffic which **requires** the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two **Member** States and coordinated by the managers concerned **in order to allow carriage of persons or goods within the meaning of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules.**

Europ. Commission: in favour of a clarified definition of **“international train”**.

Proposals regarding the new definition “international railway traffic”

Germany:

aa) “international railway traffic” means traffic which **involves** the use of an international train path or **of a national train path which follows one or** more national train paths, at least one of which is situated in another State and **is** coordinated by the infrastructure managers concerned;

Luxembourg/CFL:

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 **Member** States and coordinated by the infrastructure managers concerned, **the principal purpose of which is carriage within the meaning of the CIV or CIM Uniform Rules.**

Proposals regarding the adapted definition “carrier“ (1)

In favour of the text resulting from the 3rd session: **Poland**

France:

“Carrier” means the natural or legal person the principal business of which is to carry persons and/or goods, by rail in international traffic **who uses an empty or full commercial train to perform a journey by international railway traffic**, 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”.

United Kingdom and EIM:

“Carrier ” means the natural or legal person **which carries** persons and/or goods by rail in international traffic **under the CIV or 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.”

Proposals regarding the adapted definition “carrier“ (2)

Netherlands:

Improve consistency. Why not keep the reference to CIV/CIM UR?

Luxembourg/CFL: ... **which carries** + keep reference to CIV/CIM carriage

CIT:

Is the term “carrier” really needed in the CUI UR? Would it not be more accurate to replace it by a more general term “user”?

Prof. Freise:

The term “carrier” is a special term of international rail transport law in CIV and CIM. More appropriate (with regard to the CUI title “contract of use of infrastructure in international rail traffic”) would be:

“(Infrastructure) user” means a railway undertaking or any other person who, under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located, has concluded a contract of international use of railway infrastructure [with the infrastructure manager]”

Advantage: it would also cover maintenance and track construction trains.

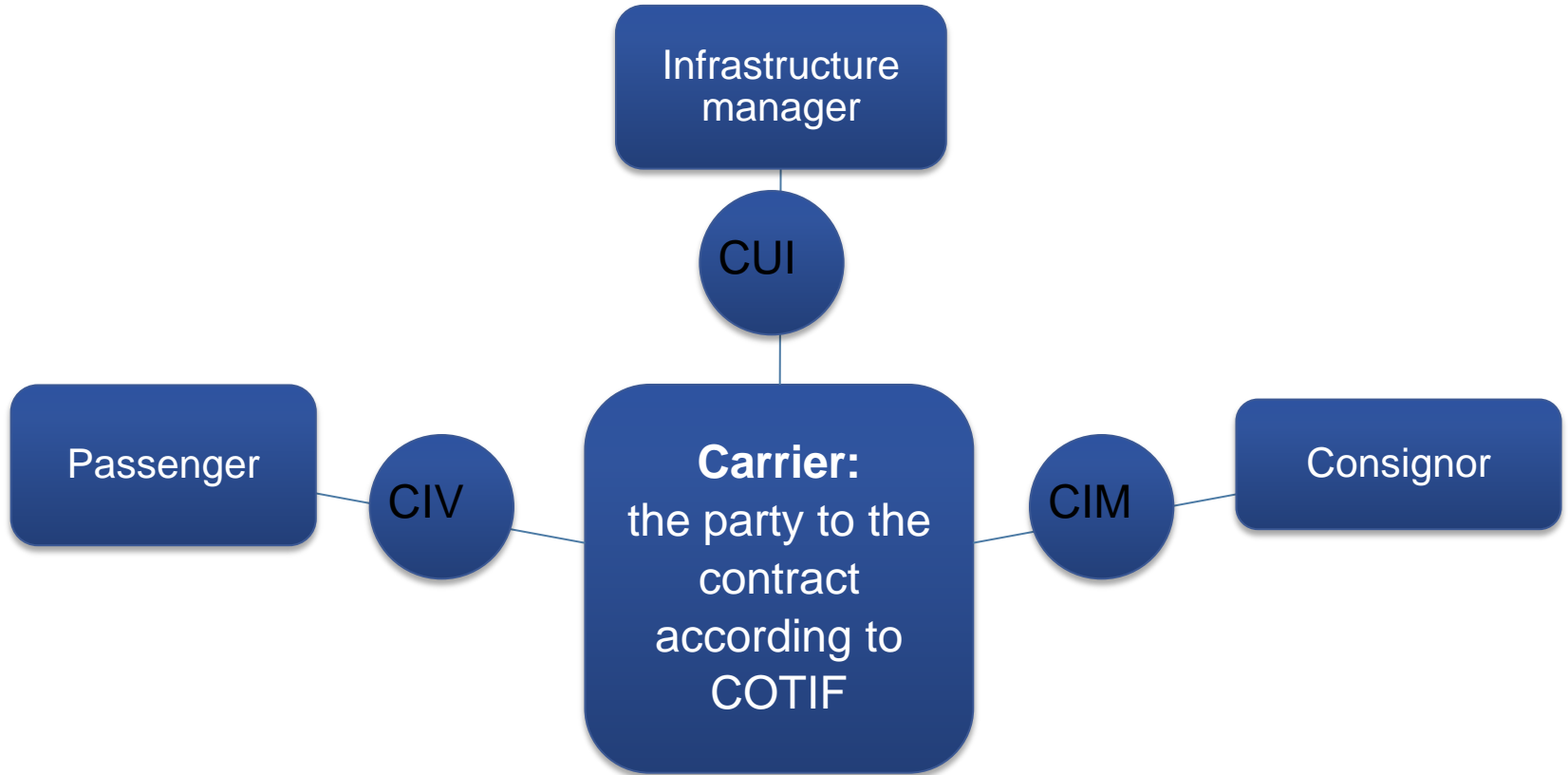
Proposals from Germany – “carrier/user“ and other definitions

- c) **“user” means the person who has concluded a contract of use with the manager;**
- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the manager **or user** makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) “third party” means any person other than the manager, the **user** and their auxiliaries;
- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the **railway** infrastructure is located, that so far as concerns the **user**,
 - the internal organisation of the undertaking as well as
 - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the **railway** infrastructure,meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that **railway** infrastructure.

Analysis by the Secretariat

- The term **“carrier”** provides better consistency with the other Appendices to COTIF
- ✓ Usage of destination can be misleading for the definition of international train. **“In international railway traffic”** is better than **“for international traffic”** .
- It is better to deal with the question of empty trains in the Explanatory Report than in the definition, according to the French proposal to add the following to para. 6 of the Explanatory note on Article 1:
*Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. [There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other] **The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight.***

CUI vs CIV/CIM: keep the party to the contract consistent



Analysis by the Secretariat: proposals from Germany and the United Kingdom could be taken as basis for discussion

SCOPE :

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure **in a Member State in international railway traffic.**

DEFINITIONS :

- 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;
- c) “carrier” means the natural or legal person **which carries** persons and/or goods by rail in international traffic **under the CIV or 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.”



Proposals regarding liability/carrier's recourse

Summary of positions regarding carrier's recourse – 2 options

1st option – Proposal of France: no reference to CIV/CIM, but to international railway traffic

2nd option – Prof. Freise: transfer the provisions regarding carrier's recourse into the CIV/CIM UR

In favour of the 1st option – Sweden (= incl. damages payable under PRR)

In favour of 2nd option – Poland; Europ. Com.: 2nd option offers more symmetry

Against 2nd option and against linking recourse with the contract of use of infrastructure – Serbia (see also the position of Switzerland); France – this option would not be in line with the spirit (system) of COTIF

Combine both options – Prof. Freise's new proposal; CIT (or a new clarifying provision either in Art. 1 or in Art. 8 to cover all cases of carrier's recourse, not only international trains)

None of them – Luxembourg (keep the current provisions); EIM

Positions regarding carrier's recourse – other proposals

Netherlands – do not change the extent of the right of recourse, but change the wording of Art. 8 § 1 c): insert “[use of the infrastructure] ... for international railway traffic”, i.e. reference to both “international railway traffic “ and to CIV/CIM, delete “in transport by a train performing”

United Kingdom – reference to both “international railway traffic “ and to CIV/CIM, keep “in transport by a train performing”

Switzerland – add a specific provision regarding carrier's recourse in Art. 1 (scope) to clarify: international passengers/goods = international rules for recourse (irrespective of the contract of use of infrastructure)

Germany – delete Art. 8 § 1 c) and leave it up to the contracting parties to agree on recourse; delete the reference to auxiliaries

Proposals from the Netherlands and the United Kingdom

Article 8 § 1 letter c)

Netherlands

The manager shall be liable:

...

- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier **under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules** ~~in transport by a train performing~~, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure **for international railway traffic** and having its origin in the infrastructure.

United Kingdom

The manager shall be liable ... for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier **under the CIV and CIM Uniform Rules, in transport by a train performing international railway traffic**, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

Proposals from Luxembourg, Serbia and Switzerland

Article 8 § 1 letter c)

Luxembourg and **Serbia**: do not amend the current text

The manager shall be liable:

...

c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

Switzerland: in addition, include a **new Article 1 § 1bis**:

They (the Uniform Rules) apply to the manager's liability for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules.

Proposals from Germany

Article 8 § 1

Article 8

Liability of the manager **to the user**

§ 1 The manager shall be liable **to the user in accordance with the contract of use** for

- a) bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm) **and**
- b) loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property), caused to the ~~carrier or to his auxiliaries~~ **user** during the use of the **railway** infrastructure and having its origins in the infrastructure.
- ~~c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules~~

... [adapt the terminology: “user“ instead of “carrier”]

Proposals from Germany

Article 8 § 4

Article 8

Liability of the manager **to the user**

...

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent

- a) the manager shall be liable for the loss or damage caused to the **user** by delay or disruption to his operations, **and**
- b) **the user has a right of recourse against the manager.**

Explanatory Report

Articles 1 and 8 – Proposal from France

Article 1

6. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. [There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other] **The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight.**

...

Article 8

6. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR as well as other consignments to which the CIM UR do not apply. The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight. **Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply shall be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of infrastructure on an international railway journey.**

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ For the majority of MS, the liability regime seems well suited, provided the scope is clarified
 - ✓ The other option advocated by Prof. Freise and Germany would change the nature of the liability regime.
 - ✓ The Secretariat recognises the consistency of the approach, and would welcome symmetry in the new liability regime for pecuniary loss between Articles 8 and 9.
- ⇒ The Secretariat would welcome a conservative approach for the liability regime.
- ⇒ If the framework had to be completely reviewed the Secretariat would then welcome the consistent approach for recourse advocated by Prof. Freise, with symmetrical provisions in Articles 8 and 9

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ Rewording of Article 8 § 1 according to discussion with Professor Freise:

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
 - b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
 - ~~c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~
- caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the infrastructure.

Analysis by the Secretariat: minimal changes to the liability framework

- ✓ Exclusion should be made clearer as proposed by France for para. 6 of the explanatory note on Article 8:

Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. [...]

Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply shall be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of infrastructure on an international railway journey.

Add: And the same goes for carrier's recourse.

Proposals regarding other issues



Other proposals from Germany: Articles 4 – 5bis

Article 4

Is mandatory law in the CUI UR necessary?

Article 5

Proposal: **delete**

Article 5bis

- § 1 The provisions ~~of Article 5 as well as those~~ of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the **railway** infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

- § 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of **railway** infrastructure have to meet in an EU Member State or in a State where European Union legislation applies as a result of international agreements with the European Union.

Analysis/proposal from the Secretariat - Articles 4 and 5

Article 4

Mandatory law

No change.

Mandatory liability provisions mean more legal certainty and consistency with CIM/CIV.

Article 5

Contents and form

do not delete

(= basis for contractual liability)

Other proposals from Germany: Article 6

Article 6

Special obligations of the **user** ~~and the manager~~

Delete § 1 (§ 2 will then become § 1)

- § 1 The **user** must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.
- § 2 The manager may require the **user** to prove that he has taken out sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the **user** must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.
- § 3 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.
- § 4 **The manager may refuse to allow the user to use the railway infrastructure if he fails to meet his obligations in accordance with § § 1 to 3.**

Other proposals from Germany: Article 7

§ 1 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the **user** no longer **meets his obligations in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located**;
- b) the **user** is in arrears with payment, that is to say
 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
- c) the **user** is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 § § **1** and **2**.

§ 2 The **user** may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

Analysis by the Secretariat - Articles 6 and 7

Article 6

Special obligations of the **user** and the manager

Article 7

Termination of the contract

There are rights and obligations on both sides. The manager also has the obligation to inform the user.

New Art. 6 § 4 as proposed by DE: is there really a need, since this results from public law?

Current Art. 7 § 5 is not superfluous (e.g. other time periods regarding carrier's arrears can be agreed).

Deletion of Art. 6 § 1 and adaptation of Art. 7 § 1 a): is there really a need for a change as long as only an RU can conclude the contract of use, i.e. become the user? See Art. 28 of Dir. 2012/34/EU

Proposals from Germany: Article 9

Article 9 § 1

Article 9

Liability of the **user to the manager**

§ 1 The **user** shall be liable **to the manager under the contract of use** for

- a) bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm) **and**
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused ~~to the manager or to his auxiliaries~~, during the use of the **railway** infrastructure, by **the user**, **a** means of transport used by him **or** by the persons or goods carried

... [adapt the terminology: “user” instead of “carrier”]

Proposals from Germany: Article 9

Article 9 § 4

Article 9

Liability of the **user to the manager**

...

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent

- a) the **user** shall be liable for the loss or damage, caused to the manager by disruptions to his operations, **and**
- b) **the manager has a right of recourse against the user.**

Other proposals from Germany

Articles 10, 13 and 15

Delete Article 10 § § 2 and 3

Article 13

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the **user** must pay damages for bodily harm **above and beyond what is stipulated in Article 8 or 9** and other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for **in the contract of use and** in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that ...

Other proposals from Germany

Articles 18, 19, 21 and 23

Article 3

Definitions

...

- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the manager **or user** makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;

Article 18

Liability for auxiliaries

The manager and the **user** shall be liable for their auxiliaries **when these persons are acting within the scope of their functions.**

Delete Articles 19, 21 and 23

Analysis by the Secretariat - other proposals from Germany - liability

Articles 18, 13, 15, 18, 19, 21 and 23

Art. 9 (as well as Art. 8) – strictly contractual liability, delete auxiliaries?

Change to the current concept? There would first have to be a general discussion on this (positions of other MS, consequences, ...)

Art. 9 § 4: the current text already includes manager's recourse (if caused by disruptions) – what gap should be covered by the proposed text under letter b)?

The same goes for Art. 10, 19, 21 and 23

Art. 13: insert “damages for bodily harm above and beyond what is stipulated in Articles 8 and 9”?

Leave parallel with the CIV UR?

Which damages for bodily harm would not be covered without this inserted part of the sentence?

Art. 15: could be discussed (positions of other MS?) – further time would be needed

Art. 18: wording along the lines of Article 40 CIM?

Under the current wording the principle is the same in Art. 40 CIM (51 CIV) and 18 CUI. Art. 18 CUI has to be read and interpreted in the light of the definition in Art. 3 d)

Editorial proposals

Prof. Freise:

Improve the **title** of the CUI UR:

“Uniform Rules concerning the Contract of **International Use of Railway Infrastructure**”

Use the term “**railway infrastructure**” (as in the Recast Directive) rather than just “infrastructure”

Use the term “**contract of use**” throughout the text (instead of “contract of use of infrastructure”)



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

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Berne

+ 41 (0)31 359 10 10
media@otif.org
www.otif.org