

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten

Informationsveranstaltung zum AVV

Frankfurt / Neu-Isenburg, 25. April 2007

Das neue internationale Eisenbahntransportrecht

COTIF 1999

Prof. Dr. Rainer Freise

Präsident des Internationalen Eisenbahntransportkomitees CIT

DB AG – Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – und

DVA – Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH

61352 Bad Homburg, Norsk-Data-Straße 3

Tel.: 06172 / 48 68 – 600 Fax: -109

Mail: Rainer.Freise@DVA.DB.de

Gliederung

I. Einführung

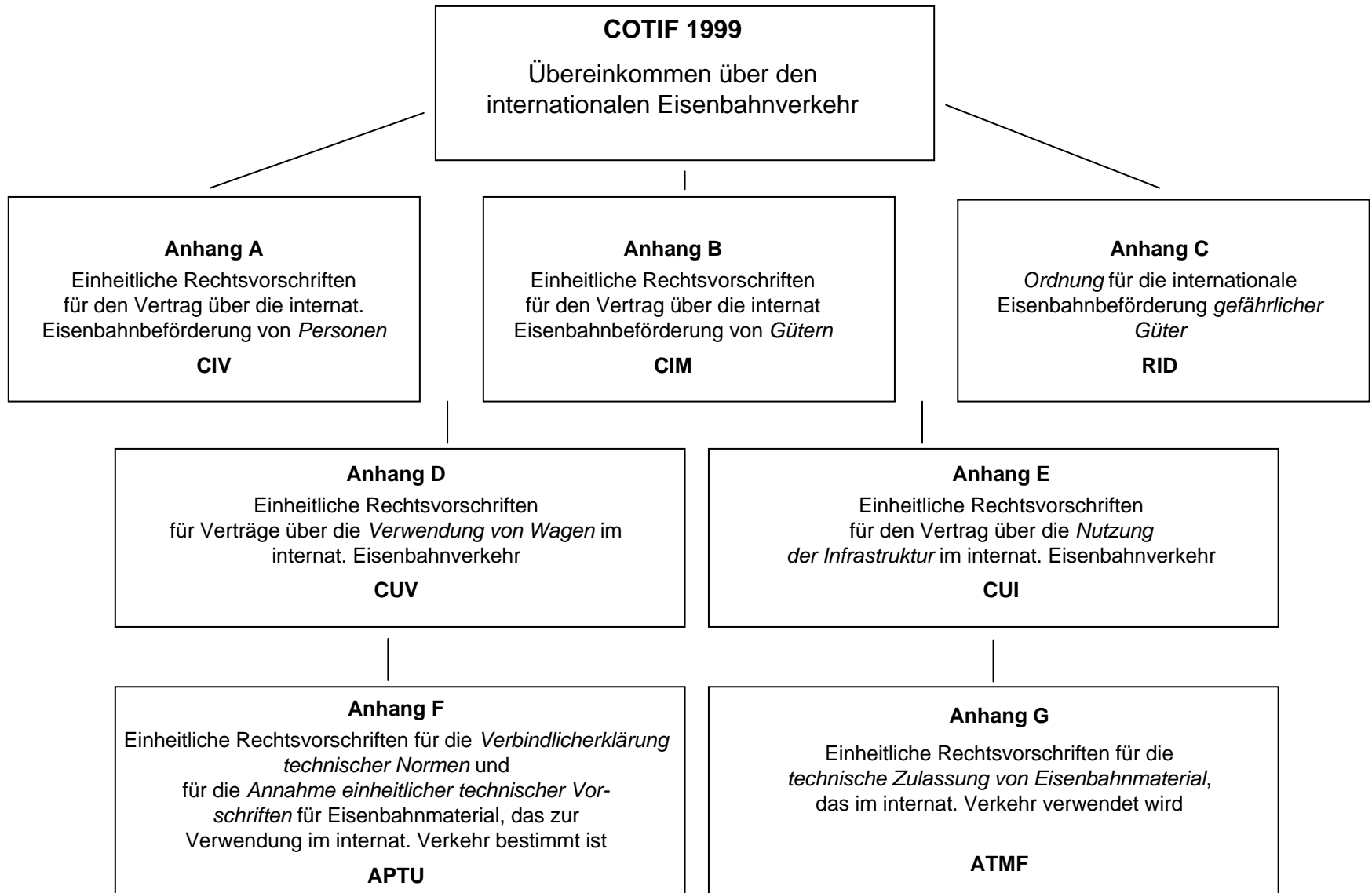
- 1. Stand der Ratifikationen und Vorbehalte zum COTIF 1999**
- 2. Anlass für die COTIF-Reform 1999**
- 3. Bedeutung von CIV und CIM**
- 4. Bedeutung von CUV und CUI**

II. Änderungen in der CIM 1999

- 1. Erweiterung des Anwendungsbereichs**
- 2. Möglichkeit vereinbarter Geltung**
- 3. Wegfall von Beförderungs- und Tarifpflicht**
- 4. Beförderungsvertrag als Konsensualvertrag**
- 5. Ausweitung der Vertragsfreiheit**
- 6. Einführung des ausführenden Beförderers**
- 7. Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers**
- 8. Eisenbahnfahrzeuge als Beförderungsgut auf eigenen Rädern**

III. Das Wagenrecht der CUV

- 1. Verwendung fremder Wagen**
- 2. Haftungsregeln**
- 3. Allgemeiner Wagenverwendungsvertrag (AVV)**



I. Einführung

1. Stand der Ratifikationen und Vorbehalte zum COTIF 1999

COTIF 1999 am **1. Juli 2006** in Kraft getreten

für 33 von 42 OTIF-Staaten;

für 8 EU-Staaten (darunter Deutschland) von vornherein nur mit Einschränkungen:

Anwendungsvorbehalte gegenüber drei Anhängen:

- **Infrastrukturnutzungsrecht CUI (Anhang E)**

- **Normierungs- und Zulassungsrecht APTU und ATMF (Anhänge F und G)**

Weitere **4 EU-Staaten** sowie **Norwegen** haben Vorbehalte gegen die drei Anhänge erst nach dem Inkrafttreten des COTIF erklärt, so dass ihre Vorbehalte erst am **31.12.2007** bzw. **31.12.2008** wirksam werden.

6 EU-Staaten haben das COTIF **noch nicht ratifiziert**
(Belgien, Griechenland, Irland, Italien, Lettland und Schweden).

Belgien und **Griechenland** haben immerhin die Geltung der beiden transportrechtlichen Anhänge CIV und CIM erklärt; das gilt allerdings nicht für das Wagenrecht CUV.

Personen- oder Güterbeförderungen mit der Eisenbahn **zwischen Schweden und Italien** unterliegen nicht CIV bzw. CIM, sondern dem jeweiligen **Landesrecht!**

Viele Mitgliedsbahnen des CIT haben sich aber zur **vertraglichen Anwendung** der CIV und der CIM verpflichtet, um Schwierigkeiten wegen fehlender gesetzlicher Geltung dieser beiden Anhänge für bestimmte Verkehre zu vermeiden.

2. Anlass für die COTIF-Reform 1999:

- **Liberalisierung** der Verkehrsmärkte in Europa, Schaffung eines europäischen Binnenmarktes;
- **Trennung** Infrastrukturbetrieb und Verkehrsabwicklung;
- **Öffnung** der Schienennetze für konkurrierende Verkehrsunternehmen (EU-Richtlinie 91/440);
- **Harmonisierung** der Transportrechte der einzelnen Verkehrsträger (1998 Transportrechtsreform in Deutschland).

3. Bedeutung von CIV und CIM

Die **COTIF-Anhänge CIV** und **CIM** bilden seit Jahrzehnten den **Kernbestand des internationalen Eisenbahntransportrechts**. Sie gelten für den Beförderungsvertrag im **Personenverkehr** (CIV) und im **Güterverkehr** (CIM) und damit für die Verträge der Eisenbahn mit ihren **Endkunden**, nämlich mit **Reisenden** und **Güterversendern**.

Die **Reisenden** sind regelmäßige **Verbraucher**, so dass bei der Beurteilung der CIV der **Verbraucherschutz** eine wachsende Bedeutung gewinnt.

Im internationalen **Eisenbahngüterverkehr** sind die Kunden dagegen fast ausnahmslos **Kaufleute**.

4. Bedeutung von CUV und CUI

Die neuen COTIF-Anhänge **CUV** und **CUI ergänzen** das eigentliche Eisenbahntransportrecht. Sie betreffen Verträge der Eisenbahn(verkehrs)-unternehmen mit **Kooperationspartnern** bei der **Verwendung von** Reisezug- oder Güterwagen (**CUV**) bzw. bei der **Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (CUI)**.

Wagenhalter und **Infrastrukturbetreiber** sind **nicht Kunden**, sondern **Lieferanten** der Eisenbahnunternehmen. Sie sind **Erfüllungsgehilfen** der Eisenbahnbeförderer gegenüber den Endkunden.

II. Änderungen in der CIM 1999

1. Erweiterung des Anwendungsbereichs bei Schienenbeförderungen

in Anlehnung an andere internationale transportrechtliche Übereinkommen (MÜ, CMR). **Transitstaaten** müssen nicht mehr Vertragsstaaten des COTIF sein.

2. Möglichkeit vereinbarter Geltung

Wenn nur der **Versandstaat** oder nur der **Empfangsstaat** ein Mitgliedstaat der OTIF ist, können die **Vertragsparteien** (Absender, Beförderer) die **Geltung der CIM vereinbaren** (Art. 1 § 2 CIM).

Die CIM gilt dann als **Gesetz** (nicht bloß als **AGB**).

Diese erweiterte Anwendung schafft die Möglichkeit, die **durchgehende Geltung der CIM in den SMGS-Bereich** zu erstrecken.

3. Wegfall von Beförderungs- und Tarifpflicht

Die **Kooperation** zwischen Beförderern muss **vereinbart** und bei **durchgehendem Vertrag** in das **Beförderungsdokument eingetragen** werden (vgl. Art. 7 § 1 lit. c und § 2 lit. a sowie Art. 26, 45 § 2 CIM).

4. Beförderungsvertrag als Konsensualvertrag

Der Beförderungsvertrag kommt durch **Willenseinigung der Parteien** zustande; das Beförderungsdokument ist nicht mehr konstitutiv.

Der Wagenstellungsvertrag verliert seine Bedeutung.

5. Ausweitung der Vertragsfreiheit

- Zahlungsbedingungen können vereinbart werden,
- Pflicht zur Ver- und Entladung kann vertraglich geregelt werden,
- Lieferfristen können vereinbart werden,
- Der Beförderer kann seine **Verpflichtungen** und seine **Haftung** gegenüber den Kunden **erweitern** (auch beschränkt auf einzelne Kunden).

6. Einführung des ausführenden (Schienen-)Beförderers

neben der weiterhin im Vordergrund stehenden **aufeinanderfolgenden Beförderung**.

7. **Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers**

Die Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehr soll dem Kunden **nicht** die **Geltendmachung von Ansprüchen** gegenüber seinem Vertragspartner (dem Beförderer) **erschweren**. Der Beförderer mag ggf. **Rückgriff** gegenüber dem mit- oder letztverantwortlichen Infrastrukturbetreiber nehmen. Einzelheiten dazu regelt die CUI.

8. **Für Eisenbahnfahrzeuge als Beförderungsgut auf eigenen Rädern** gelten besondere Haftungsvorschriften:

Zugunsten des Beförderers gemilderter Haftungsmaßstab, außerdem keine Entschädigung für Nutzungsausfall (Art. 24, 30 § 3, 32 § 3 CIM).

III. Das Wagenrecht der CUV

1. Verwendung fremder Wagen

- Verwendung als **Beförderungsmittel** (nicht Beförderung als **Beförderungsgut**);
- im **internationalen** Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr nach CIV und CIM;
- Gleichstellung von **Privatwagen** und fremden **Bahnwagen**.

Parteien eines (regelmäßig mehrseitigen) Wagenverwendungsvertrags sind der **Halter** (Art. 2 lit. c, Art. 3 § 1 lit. a CUV) und die verwendenden **Eisenbahnverkehrsunternehmen**, hingegen **nicht** der **Mieter** eines Wagens und der **Betreiber der Eisenbahninfrastruktur**.

2. Haftungsregeln

a) Haftung für Schäden an verwendeten Wagen

= Haftung des verwendenden EVU für **vermutetes Verschulden** (Art. 4 CUV); wie bei der Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Beförderungsgut (Art. 24, 30 § 3, 32 § 3 CIM);
Ersatz des **gemeinen Werts** bei Verlust bzw. der **Instandsetzungskosten** bei Beschädigung;
keine Entschädigung für **Nutzungsausfall** beschädigter Wagen.

b) Haftung für Schäden durch verwendete Wagen

Haftung des Halters (oder Vorverwenders) für **nachgewiesenes Verschulden** (während das verwendende EVU geschädigten Dritten regelmäßig aus **Gefährdung** haftet);

keine Haftungsbeschränkung.

3. Allgemeiner Wagenverwendungsvertrag (AVV)

regelt die Verwendungsbedingungen für **Güterwagen** im **internationalen** (COTIF) und **nationalen** Verkehr;

multilateraler Vertrag zwischen **Haltern** von Güterwagen und **Eisenbahnverkehrsunternehmen**;

abweichende **bilaterale** Vereinbarungen haben Vorrang;

Haftungsgrundsätze wie CUV,

aber pauschalisierte Entschädigung für **Nutzungsausfall** bei Beschädigung eines verwendeten Wagens.

Zur Erleichterung der Schadensabwicklung:

- Anwendung eines **Schadenskatalogs** mit Zuordnung typischer Schäden entweder in die Halterverantwortung („**Verschleißschäden**“) oder in die EVU-Verantwortung („**Gewaltschäden**“),
- Anwendung (z.T. nur empfohlener) **Bagatellgrenzen** als Aufgreifschwellen.